

ZEITUNG

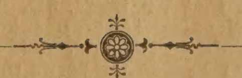
des

Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

1885.



BERLIN.
Druck von H. S. Hermann,
Beuth-Strasse 8.

SACHREGISTER

der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen,

Jahrgang 1885.

I. Allgemeines inkl. Technisches, Volkswirthschaftliches, Telegraphenwesen und Schifffahrt. — II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojekte: a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn, b) Ausland. — III. Juristisches. — IV. Literatur.

NB. Die im offiziellen Anzeiger vorkommenden Bekanntmachungen, soweit solche nicht nur ein vorübergehendes Interesse haben, sind unter den Notizen über einzelne Eisenbahnen mitenthalten.

I. Allgemeines inkl. Technisches, Volkswirthschaftliches etc.

NB. Siehe auch unter II. bei Deutsches Reich, Oesterreich, Preussen, Ungarn und bei Ausland unter Amerika, England, Frankreich.

II. Kürzere Mittheilungen über Eisenbahnen und Bahnprojekte.

a) Deutschland und Oesterreich-Ungarn.

Deutsches Reich.

Projekte.

Sonstige Notizen.

Oesterreich.

a) Allgemeines.

Preussen.

(NB. Projekte s. unter Deutsches Reich.)

I. Allgemeines.

II Parlamentarisches. Gesetzentwürfe.

III. Landesherrliche und Ministerialerlasse (ME.)

b) Ausland.

III. Juristisches.

V. Strafrecht.

VI. Verschiedenes.

IV. Litteratur.

Launhardt. Das Wesen des Geldes und die Währungsfrage. 88, 1133.
Leyen, A. von der. Die Nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirthschaftlichen und politischen Beziehungen. 35, 453.
Meitzen, Dr. A. Frage des Kanalbaues in Preussen. 8, 97.
Nördling, W. von. Die Selbstkosten des Eisenbahntransportes und die Wasserstrassenfrage in Frankreich, Preussen und Oesterreich. 18, 225.
v. Oesfeld. Preussisches Gesetz- u. Verordnungsblatt. 8, 98.
Paine. Elements of Railroading. 73, 932.
Peez. Von Wien nach Berlin. 15, 194.
Reeck. Eisenbahn-Gütertarifbuch für Berlin. 101, 1284.
Röll, Dr. Victor. Oesterreichische Eisenbahngesetze. 21, 277. 34, 447.
v. Saarossy-Kapeller. Die zehnjährige Thätigkeit der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen auf dem Gebiete der Volkswirthschaft. 71, 895.
Schima. Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen. 40, 517.
Schmidt. Rettung der Eisenbahnpassagiere bei Unglücksfällen. 18, 235.
Schönberg, Dr. G. v. Handbuch der politischen Oekonomie. 22, 287.
Tenscherz. Tarifbuch. 100, 1272.
Tesch. Katechismus für die Prüfung zum Subalternbeamten I. und II. Klasse des inneren Dienstes und zum technischen Eisenbahnsekretär der Staatseisenbahnen. 83, 1067.
„ Prüfungskatechismus für den Telegraphen-, Stations- und Güterexpeditionsdienst der Staatseisenbahnen. 83, 1067.
„ Katechismus für die Prüfungen zum Lademeister. 96, 1221.
Uebersichtliche Zusammenstellung der wichtigsten Angaben der Deutschen Eisenbahnstatistik, bearbeitet im Reichseisenbahnamte. 86, 1108.
Ulrich. Zur Geschichte des Eisenbahn-Tarifwesens. 48, 617.
Uppenborn. Das internationale elektrische Masssystem. 2, 20.
Währungsfrage. 89, 1133.
Wanner, Dr. Geschichte des Baues der Gotthardbahn. 71, 897.
Weil, Sigismund. Transportdienst für Eisenbahnen. 21, 277.
Wetter. Das Examen zum Stationsvorsteher und Güterexpedienten im Preussischen Staatseisenbahndienst. 83, 1068.
Zeitschrift des Königlich Preussischen Statistischen Büreaus. 61, 769.
Zeitschrift für das gesammte Lokal- und Strassenbahnwesen. 67, 837.
Zetzsche. Handbuch der elektrischen Telegraphie. 86, 1109.

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichseisenbahnamte. 30, 395.
Farbige Französische Generalstabskarten. 32, 423.
Liebenow's Karte von Centraleuropa zur Uebersicht der Eisenbahnen, einschliesslich der projektirten Linien, der Gewässer und hauptsächlichsten Strassen. 39, 504.
C. Lehmann's Eisenbahnkarte der Bahngebiete Mittel-Europas. 42, 549
Plechawski. Eisenbahn- und Weltzeitkarte Mitteleuropas. 74, 948.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 1288.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für die Beförderung von **Getreide,** welches von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim bezw. Ludwigshafen und von da nach Konstanz, sowie nach der Bodenseeuferstation Uhldingen transportirt wird (Transittarif vom 10. August l. J. und Uebernahmetarif vom 15. August l. J.), kommt mit sofortiger Wirkung ein ermässigter Frachtsatz von 1,08 *M* pro 100 kg zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Güterverwaltungen Mannheim und Konstanz, sowie das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 24. Dezember 1885.
Generaldirektion. (2697)

Am 1. Januar 1886 tritt je ein Nachtrag No. VII zu den Tarifheften I III, IV und V und No. IX zum Tarifheft II für den Güterverkehr mit Stationen der **Württembergischen Staatseisenbahnen** im **Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande** in Kraft, enthaltend Tarifkilometer und Frachtsätze für Station Aulendorf und Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Roheisen für Station Schussenried der Württembergischen Staatseisenbahnen. Durch den Nachtrag VII zum 3. Heft werden ausserdem die Tarifkilometer und Frachtsätze für die Station Holzminden des Bezirks Elberfeld theilweise vom 1. Januar bezw. 15. Februar 1886 aufgehoben. Namentlich findet vom letztgenannten Tage ab eine direkte Güterabfertigung zwischen Station Holzminden einerseits und Friesenhofen, Gemmingen, Langenau b. Ulm, Lorch b. Gmünd, Mengen, Pfullendorf, Rottenacker, Untergriesheim und Weikersheim andererseits nicht mehr statt.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 21. Dezember 1885. (2698)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrh.).

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch den vom 1. Januar k. Js. ab gültigen Nachtrag XXXVII zum Gütertarifheft No. 5 werden Ausnahmefrachtsätze für Twistsendungen zwischen Görlitz und Zittau B. G. B. einer- und verschiedenen Badischen und Elsässischen Stationen andererseits eingeführt. Näheres ist in den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zu erhalten sind.

Erfurt, den 19. Dezember 1885. (2699)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Januar k. J. tritt der Nachtrag II zum Tarifheft I, enthaltend Aufnahme der Elsässischen Station Mülhausen-Nord und der Prinz Heinrichbahn-Station Rodingen Französische Grenze, in Kraft, welcher an die Besitzer des genannten Tarifheftes unentgeltlich abgegeben wird.

Köln, den 20. Dezember 1885. (2700)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staats - Eisenbahnen. Für Getreidesendungen, welche den Bedingungen des Transittarifes Mannheim-Basel Els.-Lothr. Bahn vom 1. November d. J. entsprechen und nach den Elsässischen Stationen der Linie Strassburg-Rothau und südlich bestimmt sind, werden auf den Strecken nördlich Leopoldshöhe, Müllheim, Freiburg und Appenweier mit Wirkung vom 22. d. Mts. an die Frachtsätze soweit ermässigt, dass sich zuzüglich der auf den übrigen Strecken zur Erhebung gelangenden Frachten eine Gesammtfracht von 0,66 *M* pro 100 kg ergibt.

Nähere Auskunft ertheilen das Tarifbüreau sowie die Güterverwaltung Mannheim.

Karlsruhe, den 21. Dezember 1885. (2701)
Generaldirektion.

Für den Staatsbahn - Verkehr **Frankfurt a/M. - Berlin** tritt ab 1. Januar n. Js. Nachtrag II, welcher Ermässigungen der Entfernungen für verschiedene Relationen, sowie Berichtigungen enthält, in Kraft. Die betheiligten Expeditionen ertheilen nähere Auskunft. (2702)

Frankfurt a/M., den 17. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zum Verbands-Gütertarif vom 1 Juli 1883 für den Verkehr zwischen diesseitigen Stationen etc. und denen der Lübeck-Büchener Eisenbahn erscheint der Nachtrag 4 vom 1. Januar 1886, welcher eine Ausdehnung des direkten Verkehrs mit Hamburg bezw. Wandsbeck und ermässigte Frachtsätze für einige Relationen enthält.

Schwerin, den 21. Dezember 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Mecklenb. Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft. (2703)

Zum Verbands-Gütertarif vom 1. Juli 1883 für den Verkehr zwischen Berlin-Hamburger und diesseitigen Stationen etc. erscheint der vom 1. Januar 1886 gültige Nachtrag 5, welcher neue Frachtsätze Hamburg-Zachun und ermässigte Frachtsätze zwischen Hamburg und Wismar-Rostocker Stationen enthält.

Schwerin, den 21. Dezember 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Mecklenb. Friedrich Franz-Eisenbahn-Gesellschaft. (2704)

Am 1. Januar 1886 tritt der Nachtrag I zum **Ausnahmetarife** vom 1. August 1885 für den **Transport mineralischer Kohlen** von den Stationen Nürschan, Radnitz, Rokitzan, Staab und Stankau der K. K. priv. Böhmischen Westbahn und den Stationen Dobran, Kaznau, Lititz und Tremosna der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen nach Stationen der Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen in Kraft.

Wien, den 15. Dezember 1885. (2705)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatseisenbahnen.

Oesterr. Nordwestbahn. Der auf Seite 89 des Tarifes Oesterreich-Laube vom 1. April 1885 rücksichtlich Aussig-Laube enthaltene Frachtsatz findet auch auf im Bahnhofe Tetschen eingelagerte Rohzuckertransporte Anwendung, die in der Zeit bis Ende Juni 1886 per Bahn zur Expedition gelangen.

Wien, am 20. Dezember 1885. (2706)
Betriebsdirektion.

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Einführung ermässigter Frachtsätze für den Artikel „Petroleum-Naphta (Benzin aus Erdöl.)" Mit Gültigkeit vom 1. Januar 1886 kommen für Transporte von Petroleum-Naphta (Benzin aus Erdöl), welche in den Relationen des Ausnahmetarifes VII für Petroleum, Naphta, weisses Steinöl etc. der einzelnen ab 1. Mai 1885 gültigen Tarifhefte für den Galizischen Gemein-

schaftsverkehr zur Verfrachtung gelangen, die Frachtsätze des genannten Ausnahmetarifes mit einem 10 pCt. Zuschlage im Kartirungswege zur Anwendung.

Die für den vorerwähnten Ausnahmetarif VII festgesetzten tarifarischen und reglementarischen Bestimmungen haben auch auf Transporte von Petroleum-Naphta (Benzin aus Erdöl) volle Gültigkeit.

Wien, den 24. Dezember 1885. (2707)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Im **Ungarischen Eisenbahnverbande** tritt am 1. Januar 1886 ein Ausnahmetarif, enthaltend direkte ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Weichholz (alle Arten von Nadelholz), Eisenbahnschwellen, Brettern aus Buchenholz und Brennholz in Kraft.

Durch diesen Tarif werden der vom 1. Juni 1882 gültige Ausnahmetarif für die Beförderung von Bauholz von M. Sziget etc. nach den Stationen der gewesenen Alföldbahn Szeged, Horgos etc., ferner die in den Heften I, IV und VIII des Ungar. Eisenbahnverbandes Theil II in gleichnamigen Relationen enthaltenen Ausnahme-Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Ausnahmetarifes sind in unserer kommerziellen Sektion verkäuflich. (2708)

Budapest, den 23. Dezember 1885.
Die Direktion.

Ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Januar 1886 treten für den Lokalverkehr auf den Linien der K. K. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nachstehende Tarife in Wirksamkeit:

1. Reglementarische Bestimmungen und allgemeine Tarife für den Personen- und Gepäcktransport, dann für die mit diesem Transporte in Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren;
2. Theil II. Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen.

Mit dem gleichen Tage gelangen nachfolgend bezeichnete Tarife, Gebührenberechnungstabellen etc. nebst den hierzu erschienenen Nachträgen zur Aufhebung:

a) Reglementarische Bestimmungen und allgemeine Tarife der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn für den Personen- und Gepäcktransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren, gültig vom 1. Oktober 1876;
b) Reglement und allgemeine Tarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr auf der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, gültig vom 1. Oktober 1876;
c) Allgemeine Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr auf den Strecken Lundenburg - Nicolsburg - Grussbach und Neusiedl - Zellerndorf der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 6. Mai 1876;
d) Reglement und allgemeine Tarife für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr der Strecke Bielitz-Saybusch-Zablocie der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn, gültig vom 18. August 1878;
e) Theil II. Besondere Bestimmungen und Gebührentarife für den Eil- und Frachtgütertransport, dann für die mit diesem Transporte im Zusammenhange stehende Beförderung von lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen im Lokalverkehre der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, gültig vom 15. September 1884;
f) Ausnahmetarif für die Beförderung von Petroleum (Naphta), Blau- und Grünöl, dann Mineraltheer in Fässern im Verkehre von Krakau nach Stationen der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn, gültig vom 15. Juli 1883;
g) Gebührenberechnungstabelle zum Ausnahmetarife I für den Transport mineralischer Kohlen etc. im Lokalverkehre der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit Einschluss der Mähr.-Schles. Nordbahn, gültig vom 1. Oktober 1885;
h) Spezialtarif zum Ausnahmetarif I für Sendungen mineralischer Kohlen von sämmtlichen unmittelbar an der Montanbahn (Montanbahnhof Ostrau bis zur Verladestelle der Montanbahn in Dombrau) gelegenen Kohlengruben des Ostrau - Karwiner - Reviers, bezw. von der Einmündung der im Privatbesitze befindlichen Flügelbahnen in der Montanbahn nach Stationen der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands- und Mähr. - Schles. Nordbahn, gültig vom 1. Oktober 1885;
i) Spezialtarif für Weintransporte von den Stationen Haugsdorf, Kadolz-Mailberg, Pernhofen-Wulzeshofen und Neusiedl - Dürnholz nach Wien, gültig vom 1. September 1876;
k) Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., ferner für Eisen-, Eisenguss- und Stahlwaaren aller Art im Verkehre von Bielitz - Biala, M.-Ostrau, Pruchna, Saybusch, Zablocie und Troppau nach Stationen der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn, gültig vom 1. Januar 1885 und
l) Ausnahmetarif für Transporte mineralischer Kohlen, Coaks und Briquets im Verkehre von Stationen der ausschliessend priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn nach den Stationen der Mähr.-Schles. Nordbahn, dann nach den Stationen Ober-Gerspitz, Mödritz, Raigern, Rohrbach, Seelowitz und Branowitz via Mähr.-Schles. Nordbahn, gültig vom 15. September 1884.

Wien, den 15. Dezember 1885. (2709)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

In unseren **Lokalpersonentarif** vom Juli 1876 wird nachstehende Zusatzbestimmung zu § 33 des Betriebsreglements aufgenommen:

„Bezüglich der im örtlichen Bezirk der Eisenbahnverwaltung oder in den Wagen zurückgelassenen Gegenstände, welche innerhalb dreier Monate nicht zurückgefordert worden sind, wird angenommen, dass die Eigenthümer bezw. Empfangsberechtigten auf die Wiedererlangung derselben keinen Anspruch machen wollen und mit deren Veräusserung durch die Eisenbahnverwaltung zu Gunsten derselben einverstanden sind."

Danzig, den 22. Dezember 1885. (2710 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

In unserem **Lokalverkehre** (Tarif vom Juli 1876) treten am 1. Januar 1886 an Stelle der bisherigen folgende Bestimmungen über die Beförderung von Kindern in Kraft:

„Kinder unter 4 Jahren werden frei befördert, wenn ein besonderer Platz für dieselben nicht beansprucht wird.

Kinder im Alter von 10 Jahren und darüber geniessen keine Tarifermässigung.

Ein Kind im Alter von 4 bis 10 Jahren wird in allen Wagenklassen und bei allen Zuggattungen zur Hälfte des Fahrpreises für Erwachsene befördert. Die Fahrpreise für Kinderbillets werden auf volle Zehnpfennig aufgerundet.

Zwei Kinder im Alter von 4 bis 10 Jahren werden in allen Wagenklassen und Zuggattungen auf ein einfaches Billet der betreffenden Wagenklasse befördert. Soweit überhaupt Freigepäck gewährt wird, werden auf ein ganzes Billet 25 kg, auf ein Billet zum halben Fahrpreise 12 kg Freigepäck zugestanden."

Danzig, den 23. Dezember 1885. (2711 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Zum Tarif vom 12. September 1880 für den Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Paulinenaue-Neu-Ruppiner Eisenbahn via Paulinenaue tritt am 1. Januar 1886 der Nachtrag II in Kraft.

Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Altona, den 22. Dezember 1885. (2712)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Mit dem 1. Januar k. J. tritt zum Lokalpersonentarif der unter unserer Verwaltung stehenden KreisOldenburgerEisenbahn vom 30. September 1881 der Nachtrag V in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Abschnitt II des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands.

Altona, den 22. Dezember 1885. (2713)
Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahndirektionsbezirk Altona. Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 17. d. M., die Einlösung der am 2. Januar k. J. fälligen Zinskoupons betreffend, machen wir darauf aufmerksam, dass unter den fälligen Zinskoupons der Schleswigschen Eisenbahnstammaktien nur die noch rückständigen aus dem Jahre 1884 und den vorhergehenden Jahren zu verstehen sind, da auf die Dividendenscheine für das Jahr 1885 und die folgenden Jahre eine Rente nach unseren früheren Bekanntmachungen vertragsmässig nicht mehr gewährt wird.

Altona, den 26. Dezember 1885. (2714)
Königliche Eisenbahndirektion.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die laut Bekanntmachung vom 7. d. M. auf den 4. Januar 1886 anberaumte Auslosung von Prioritätsobligationen unserer Gesellschaft findet nicht statt. (2715)

Braunschweig, 17. Dezember 1885.
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Eisenbahn - Direktions - Bezirk Altona. Die Inhaber der 4½ pCt. Prioritäts-Obligationen

a) der Berlin-Hamburger Eisenbahn III. Emission;
b) der Altona-Kieler Eisenbahn II., III. und IV. Emission,

hinsichtlich welcher das durch die Bekanntmachung des Herrn Finanzministers vom 25. Mai d. J. auf Grund des Gesetzes vom 8. Mai d. J. (G. S. S. 117) erfolgte Angebot der Herabsetzung des Zinsfusses dieser Obligationen auf 4 pCt als angenommen zu gelten hat, werden hierdurch aufgefordert, ihre Obligationen nebst den am 2. Januar 1886 noch nicht fälligen Zinsscheinen und den Talons behufs Abstempelung auf den ermässigten Zinsfuss sowie Empfangnahme der neuen Reihe Zins-

scheine über die Zinsen vom 1. Januar 1886 ab einzureichen:
in Altona bei unserer Hauptkasse,
in Braunschweig, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a. M., Hannover, Köln, Magdeburg bei den Königlichen Eisenbahn-Hauptkassen,
in Berlin, Danzig, Flensburg, Hamburg, Kiel, Königsberg i. Pr., Stettin bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen (in Berlin bei der Betriebskasse des zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona gehörigen Betriebsamts).

Die Obligationen sind getrennt nach Bahnen und sonstigen Unterscheidungsbezeichnungen je für sich mit einem Nummer-Verzeichniss abzugeben bezw. einzusenden. In dem Verzeichniss müssen die Obligationen nach der Nummerfolge und den Werthabschnitten geordnet aufgeführt werden. Die Gesammt Stückzahl und der Gesammtbetrag jeder Werthsgattung, sowie die Nummern und die Stückzahl fehlender Zinsscheine nebst dem Werthe dieser im Einzelnen und im Ganzen sind anzugeben.

Die Werthpapiere müssen gleichfalls nach der Nummerfolge geordnet sein, auch sind die Obligationen und die Zinsscheine je für sich getrennt nach der Werthsgattung mit einem Papierbunde zu umschliessen, auf welchem die Stückzahl anzugeben ist.

Obligationen, welche ausser Kours gesetzt sind, bedürfen behufs der Abstempelung der Wiederinkourssetzung nicht.

Formulare zu den Nummer-Verzeichnissen werden durch die vorgenannten Annahmestellen vom 25. November d. J. ab unentgeltlich verabfolgt und können Verzeichnisse in anderer Form nicht angenommen werden.

Ueber die abgegebenen Werthpapiere erhalten die Einlieferer eine Empfangsbescheinigung, gegen deren Ablieferung unter gleichzeitiger Ausstellung einer Quittung über den Rückempfang die abgestempelten Obligationen mit den neuen Zinsscheinbogen ausgehändigt werden. Sobald die Werthpapiere zur Abhebung bereit liegen, werden die Einlieferer portopflichtig benachrichtigt.

Den auswärtigen Einlieferern wird eine Empfangsbescheinigung nur auf Verlangen übersandt; anderenfalls erhalten dieselben nach stattgehabter Prüfung und Abstempelung der eingesandten Werthpapiere ein ausgefülltes Formular für die über den Rückempfang auszustellende Quittung übermittelt, welches von denselben mit Unterschrift zu versehen und wieder zurückzusenden ist, wogegen ihnen alsdann die abgestempelten Werthpapiere mit den neuen Zinsscheinen übersandt werden. Die Uebersendung erfolgt unter voller Werthangabe, wenn nicht eine geringere Bewerthung ausdrücklich vorgeschrieben worden ist.

Fehlen bei Abgabe der Obligationen Zinsscheine, so muss der volle Werth derselben vor Wiederaushändigung der Obligationen baar eingezahlt werden. Eine Einbehaltung der entsprechenden Zinsscheine der neuen Zinsscheinreihe kann nicht erfolgen. (2716)

Altona, den 21. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

K. K. priv. Kronprinz Rudolf-Bahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Januar 1886 fällige Koupon der gesellschaftlichen Aktien vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kredit-Anstalt, und zwar entsprechend dem in der Generalversammlung vom 28. Mai l. J. gefassten Beschlusse im Sinne des § 8 Punkt IIa des mit Gesetz vom 8. April 1884 genehmigten Uebereinkommens vom 11. Dezember 1883, betreffend die Führung des Betriebes der Kronprinz Rudolf-Bahn für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung der Bahn durch den Staat, — mit Oe. W. fl. 4.75 Silber pro Stück, ferner die am gleichen Tage fälligen verloosten Aktien ebendort mit Oe. W. fl. 200.— Silber pro Stück zur Einlösung gelangen.

Die zur Einreichung erforderlichen Begleitscheine werden bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kredit-Anstalt und bei der Liquidatur der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen ausgefolgt.

Wien, im Dezember 1885. (2717)
Der Verwaltungsrath.

V. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 1 000 Eisenschwellen nebst zugehörigen Schienenbefestigungsmitteln soll vergeben werden. Bedingungen sind durch unsere Kanzlei zu beziehen, Angebote bis zum 9. Januar 1886 dahier versiegelt und mit bezüglicher Aufschrift versehen abzugeben.

Giessen, den 23. Dezember 1885. (2718)
Grossherzogliche Direktion.

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1886/87 erforderlichen 4 350 kg Antimon, 161 000 kg Eisenblech, 100 000 kg Weichenblech, 34 600 kg Kupferblech, 450 kg Messingblech, 27 Kisten Weissblech, 1 700 kg Zinkblech, 13 535 kg Blei, rund 2 000 kg Eisen-, Kupfer-, Messing- und Stahldraht, 3 500 kg Bandeisen, 58 000 kg Façon- und Winkeleisen, 40 000 kg Feinkornniet-Eisen, 145 000 kg Roststabeisen, 680 000 kg Stabeisen, 300 kg schmiedebaren Eisenguss, 20 500 kg Stangenkupfer, 5 800 kg Kupferrohre, 10 650 Stück eiserne Siederohre, 300 kg Stahlrohre, rund 43 000 kg Bessemer-, Feder- und Schweissstahl, 2 720 kg Zink und 37 000 kg Bancazinn soll in öffentlicher Ausschreibung vergeben werden.

Bedarfsnachweisung und Bedingungen liegen im Materialienbüreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen frankirte Einsendung von 40 ₰ bezogen werden.

Angebote, zu welchen das vorgeschriebene Formular zu benutzen ist, sind mit der Aufschrift: „Angebot auf Metalle Gruppe II" bis zum Eröffnungstermin am Donnerstag, den 14. Januar 1886, Vormittags 11 Uhr, verschlossen und postfrei an das obenbezeichnete Büreau einzusenden. Die Zuschlagsfrist läuft mit dem 11. Februar 1886 ab.

Die Bewerbungsbedingungen sind in No. 176 des Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeigers vom 30. Juni 1885 veröffentlicht.

Magdeburg, den 24. Dezember 1885. (2719)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die Lieferung der im Rechnungsjahre 1886/87 erforderlichen

Telegraphen-Materialien

und zwar
20 000 kg Leitungsdraht 4 mm, 1 000 kg verzinkter Draht 2,5 mm und 350 kg Bindedraht, verzinkt, 2 mm stark, 3 900 Stück Isolatoren mit und ohne Stützen, 3 560 Stück Kupferpole und 9 100 Stück Zinkpole zu Meidinger-Elementen, 48 800 Rollen Morsepapier, 1 620 kg Bittersalz und 8 850 kg Kupfervitriol

soll im Wege des öffentlichen Angebots-Verfahrens vergeben werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Lieferungs-Bedingungen liegen im Materialien-Büreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen portofreie Einsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Angebote, zu welchen das vorgeschriebene Formular zu benutzen ist, sind mit der Aufschrift:

Angebot auf Telegraphen-Materialien

bis zum Eröffnungs-Termine am
Sonnabend, den 16. Januar 1886
Vormittags 11 Uhr
verschlossen und portofrei an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Die Zuschlagsfrist läuft am 31. Januar 1886 ab.

Die Bewerbungsbedingungen sind in No. 176 des Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsanzeigers vom 30. Juli 1885 veröffentlicht. (2720)

Magdeburg, den 21. Dezember 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verdingung. Die Lieferung von Wagen und Nebenstücken und zwar:

1. 5 Personenwagen I./II. Klasse,
2. 1 Personenwagen II./III. Klasse,
3. 8 Personenwagen III. Klasse,
4. 1 Personenwagen IV. Klasse,
5. 4 Gepäckwagen,
6. 22 bedeckte Güterwagen,
7. 50 eiserne Kohlenwagen,
8. 10 Rungenwagen,
9. 200 Satzachsen mit Speichen- bezw. Scheibenrädern,
10. 328 achtlagige Tragfedern zu Güterwagen,
11. 505 Evolutenfedern zu Zug- und Stossapparaten

soll im Wege der öffentlichen Ausschreibung verdungen werden.

Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und werden von demselben gegen postfreie Einsendung der Schreibgebühren von 2,50 ℳ für Personenwagen, von 1,50 ℳ für Güterwagen und je 50 ₰ für Achsen bezw. Federn unfrankirt abgegeben.

Die Angebote sind verschlossen, postfrei und mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Eisenbahnwagen" bez. „Angebot auf Lieferung von Nebenstücken für Eisenbahnwagen" zu dem Freitag, den 15. Januar 1886, Vormittags 11 Uhr für Nebenstücke und 12 Uhr für Wagen anberaumten Verdingungstermine an das maschinentechnische Büreau hierselbst einzusenden. Zuschlagsfrist vier Wochen.

Breslau, den 19. Dezember 1885. (2721)
Königliche Eisenbahndirektion.

No. 1. 1885.





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Januar 1885.

Aus dem Deutschen Reich.

Beim Jahreswechsel.*)

Ein Jahr ist zu Ende gegangen, das für unser Vaterland zu dem bedeutungsvollsten gezählt werden wird. Ein Jahr voll grosser Erfolge, aus denen wir das erhebende Bewusstsein schöpfen können, dass die Gründung des Reichs vor 14 Jahren, wenn sie nach der einen Seite die Erfüllung alten Sehnens und Trachtens war, nach der andern den Beginn eines neuen nationalen Lebens, den Eintritt in neue verheissungsvolle Bahnen bedeutet. Das Jahr 1884 hat unser Reich in die Reihe der Kolonialmächte treten sehen. „Eine märchenhafte Botschaft um die andere (sagt der „Schwäbische Merkur") schlug aus fernen Meeren an unser Ohr. Indessen wir zu Hause nach Deutscher Art mit kleinem Hader die Zeit vertrieben, hatte der mächtige Wille, der unser Staatswesen führt, einen klugen, weitumfassenden Plan entworfen, vorbereitet, gegen die anderen Mächte vorsichtig gedeckt, und in wenig Wochen mit wenigen hingebenden, entschlossenen Männern so geschickt durchgeführt, dass die Früchte dieser stillen Arbeit plötzlich vor den überraschten Blicken der ganzen Welt da lagen. Wenn wir am Jahresende die Führung und das Gelingen dieses Unternehmens überdenken, so darf uns ein Gefühl des Stolzes nicht verwehrt werden über die glänzenden Erfolge, in welchen sich die Macht und das Selbstgefühl des wiedererstandenen Vaterlandes so sichtbar wiederspiegelt. Noch mehr aber ziemt es uns, dankbar dessen zu gedenken, dass diese neue überseeische Politik, deren Wirkungen für das Wirthschaftsleben unseres Volkes unberechenbar sind, mit den bescheidensten Mitteln und auf völlig friedlichem Wege erzielt worden sind."

Die Handelskammer in Hamburg,

die erste, welche ihren Bericht über das Jahr 1884 erstattet, fällt über die Geschäftslage am Schluss des Jahres folgendes von allen Seiten bestätigte Urtheil:

„Die Signatur des verflossenen Jahres ist in geschäftlicher Hinsicht im Wesentlichen dieselbe gewesen, wie diejenige des Vorjahres, nur haben sich die charakteristischen Erscheinungen in verschärftem Masse geltend gemacht. Alle diese Erscheinungen lassen sich mehr oder weniger auf eine zurückführen, nämlich auf die allgemeine Ueberfüllung in allen Zweigen wirthschaftlicher Thätigkeit. Die übergrosse Zahl von Mitbewerbern in allen Geschäftszweigen hat die Verdienste aus der vermittelnden Thätigkeit des Handels und der Schifffahrt auf ein vielfach kaum mehr lohnendes Mass herabgedrückt. Ueberall ist die Produktion derartig gesteigert worden, dass der Konsum die Mengen der Waaren nicht mehr aufzunehmen vermag, dass alle Märkte überfüllt sind und die Preise eine stetig rückgängige Bewegung verfolgen, welche der Spekulation jede gesunde Grundlage zu belebendem Eingreifen entzieht. Es betrifft dieses fast alle Gattungen von Waaren, die Import- wie die Exportwaaren, die Industrieerzeugnisse wie die Rohprodukte. Wenn die Landwirthschaft gegenwärtig besonders lebhafte Klagen über ihre ungünstige Lage erhebt, so mögen dieselben wohl begründet sein, es muss aber hervorgehoben werden, dass ähnliche Verhältnisse auf allen Gebieten wirthschaftlicher Thätigkeit obwalten. Die mehr oder weniger in allen Staaten hervortretenden Bestrebungen, den inneren Markt durch Ausschluss der fremden Erzeugnisse zu erleichtern, können, schon weil sie sich in ihren Wirkungen gegenseitig aufheben, für die allgemeine Lage keine Abhülfe schaffen und nur die natürliche Ausgleichung erschweren. Die dargelegten Erscheinungen haben auf der anderen Seite eine quantitative Zunahme der Umsätze und des Verkehrs zur Folge gehabt."

Internationaler Eisenbahn-Frachtverkehr.

Der Bundesrath wird in einer seiner nächsten Plenarsitzungen, die am 8. Januar d. J. wieder aufgenommen werden sollen, über den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst Ausführungsbestimmungen und eines Reglements, betreffend die Errichtung eines Centralamtes, Beschluss fassen. Die Entwürfe wurden bereits im Oktober 1883 dem Bundesrathe*) zur Beschlussfassung darüber vorgelegt, in wie fern dieselben als geeignete Grundlage für den Abschluss bezüglicher Verträge zu betrachten seie, gingen alsdann an die betreffenden Bundesrathsausschüsse und gelangten neuerdings mit einem Bericht der letzteren wieder an das Plenum des Bundesraths. Seitens der Reichsregierung werden voraussichtlich, falls der Bundesrath den Beschlüssen seiner Ausschüsse beitritt, keine wesentlichen Abänderungen an den Entwürfen beantragt werden. Man hält es jedoch nicht für ausgeschlossen, dass Preussen bei den Plenarberathungen die For-

*) Ueber die Entwicklung des Eisenbahnwesens im Jahre 1884 behalten wir uns vor in einer folgenden Nummer eingehend zu referiren.

*) Die Entwürfe waren vorher dem Landes-Eisenbahnrath vorgelegt worden. Man siehe die betreffenden Vorlagen in No. 38 S. 489 und No. 39 S. 505 Jahrg. 1884 dieser Zeitung.

derung oder den Wunsch äussern wird, dass Refaktien auch im internen Verkehr der Staaten als unzulässig bezeichnet werden. Nach der Vorlage sollen Refaktien, d. h. vertragswidrige Zusicherungen von Frachtrückerstattungen, nur im internationalen Verkehr verboten sein. Der diesbezügliche Artikel 11 lautet: „Die Berechnung der Fracht erfolgt nach Massgabe der zu Recht bestehenden, gehörig veröffentlichten Tarife. Jedes Privatübereinkommen, wodurch einem oder mehreren Versendern eine Preisermässigung gegenüber den Tarifen gewährt werden soll, ist verboten und nichtig. Dagegen sind Tarifermässigungen erlaubt, welche gehörig veröffentlicht sind und unter Erfüllung der gleichen Bedingungen Jedermann in gleicher Weise zu Gute kommen.“ Der Preussische Landes-Eisenbahnrath hat auf Antrag seines Ausschusses im Mai v. J. die baldige Einführung des im Entwurf vorgelegten internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr im allgemeinen Verkehrsinteresse für dringend erwünscht bezeichnet, aber zugleich an den Minister der öffentlichen Arbeiten das Ersuchen gerichtet, dass er darauf hinwirken möge, „dass auch im inneren Verkehr der vertragschliessenden Staaten die Gewährung heimlicher Tarifvergünstigungen verboten werde und der Grundsatz der Publizität der Tarife zur vollen Anerkennung gelange.“ (Siehe No. 42 S. 543 Jahrg. 1884 d. Zeitung.) Sobald der Bundesrath über die Vorlage Beschluss gefasst haben wird, werden weitere Verhandlungen zwischen den betheiligten Regierungen stattfinden, um endlich eine definitive Vereinbarung über ein internationales Eisenbahn-Frachtrecht zu erzielen, zur Erleichterung des internationalen Verkehrs.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht: die Eisenbahndirektoren Udo Schulz, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau, Posseldt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt, Fleischmann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a./M., und Ernst Schmidt, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg, zu Regierungsräthen zu ernennen.

Neu eröffnete Haltestelle.

Am 1. Januar 1885 wurde im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg an der Bahnstrecke Tilsit-Memel der zwischen Pogegen und Stonischken gelegene Haltepunkt Jeckstercken für den Personenverkehr eröffnet.

Elm-Gemündener Eisenbahn.

Der Preussisch-Bayerische Staatsvertrag, betreffend die Betriebsführung der Elm-Gemündener Eisenbahn, ist wieder auf ein Jahr verlängert worden.

Friedberg-Hanau.

Vom 1. Januar 1885 ab wird auf der Preussischen Staats-Eisenbahnlinie Friedberg-Hanau statt des bisherigen Sekundärbetriebes der Vollbetrieb eingeführt. Es werden dann zwischen Friedberg (Station der Main-Weserbahn) und dem Ostbahnhofe in Hanau täglich an Stelle der gegenwärtig in beiden Richtungen kursirenden vier gemischten Züge je fünf reine Personenzüge neben mehreren Güterzügen gefahren werden. Währen die bisherigen gemischten Züge auf der 32²/₃ km langen Strecke eine durchschnittliche Fahrzeit (incl. Aufenthalt) von 1 Stunde 50 Minuten hatten, gebrauchen die neuen Personenzüge durchschnittlich nur 1 Stunde 13 Minuten.

Oesterreichisch-Preussische Bahnanschlüsse.

Am 23. v. M. ist der Staatsvertrag zwischen Oesterreich und Preussen, betreffend den Anschluss der Lokalbahnen Hannsdorf-Ziegenhals und Braunau-Mittelstein, zum Abschluss gekommen und hat nach demselben Preussen die Verpflichtung zum sofortigen Bau der Eisenbahn Ratibor-Troppau übernommen.

Eisenbahn-Betriebsergebnisse im November.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat November v. J. ergiebt für die 41 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 018,38 km, nachstehende Daten:

Eröffnet wurden im November v. J.: am 1. November die Verbindungsbahn vom Bahnhof Lauterburg nach dem Rheinhafen daselbst, 1,70 km (Reichsbahnen in Elsass-Lothringen); die Strecken Greiffenberg-Friedeberg, 8,74 km, Göttkendorf-Wormditt, 45,20 km, Braunsberg-Mehlsack, 27,12 km, Lauterberg-St. Andreasberg, 11,18 km (Königlich Preussische Staatsbahnen) und Döbeln-Grossbauchlitz, 0,88 km (Königlich Sächsische Staatsbahnen); am 11. November Zittau-Markersdorf, 13,40 km (Königlich Sächsische Staatsbahnen).

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im November v. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 24 Bahnen mit zusammen 4 488,75 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 26 529,63 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 1 Bahn mit 68,65 km unverändert, bei 23 Bahnen mit zusammen 4 409,73 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 26 540,00 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 26 Bahnen mit zusammen 25 536,00 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 5 482,38 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 4 051,70 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 26 966,68 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende November v. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 26 Bahnen mit zusammen 4 748,33 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 26 270,05 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 4 570,65 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 26 447,73 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 31 Bahnen mit zusammen 27 816,76 Kilometer höher und bei 10 Bahnen mit zusammen 3 201,62 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 26 Bahnen mit zusammen 6 233,80 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 24 784,58 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende November v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 160 280 000 ℳ (54 915 000 ℳ Stammaktien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 60 770 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 642,82 km, so dass auf je 1 km 249 339 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende November v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 625 849 129 ℳ (311 069 650 ℳ Stammaktien, 70 914 100 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 243 865 379 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 300,05 km, so dass auf je 1 km 189 648 ℳ entfallen.

Berliner Stadtbahn.

Am 5. Januar 1885 wird die für den Lokal-Personenverkehr der Berliner Stadt- und Ringbahn errichtete, zwischen den Stationen Bellevue und Zoologischer Garten belegene Station Thiergarten eröffnet und werden vom obigen Tage ab die auf den Lokalgleisen der Stadtbahn kursirenden Stadt- und Stadtringzüge daselbst 2 Minuten später als auf der vorgelegenen Station halten.

Gepäck-Beförderung von und zu den Bahnhöfen in Berlin.

Dem Bericht, welchen der Aufsichtsrath der Berliner Packetfahrt-Gesellschaft in der am 30. Dezember v. J. stattgehabten Generalversammlung vorlegte, ist zu entnehmen, dass mit dem 1. Januar 1885 die bereits seit länger geplante Beförderung des Reisegepäcks von den Bahnhöfen beginnt, für welche Verträge mit allen hiesigen Bahnen abgeschlossen sind. Diese Abschlüsse waren dadurch besonders erschwert, dass eine Entschädigung für die Eisenbahn-Gepäckträger festgestellt werden musste. Die Angelegenheit ist, wie der „Berl. Akt.“ mittheilt, in der Weise gelöst worden, dass die Eisenbahnen einen Gewinnantheil an der Bruttoeinnahme für die Gepäckträger gezahlt erhalten. Die Gepäckträger werden dagegen der Berliner Packetfahrt-Gesellschaft beim Heranbringen und Fortschaffen des Gepäcks ohne weiteres Entgelt behilflich zu sein haben. Auf allen Bahnhöfen erhält die Gesellschaft Gepäck- und Expeditionsräume zugewiesen. Diese einem wirklich vorhandenen Bedürfnisse entsprechende Einrichtung wird allgemein freudig begrüsst werden.

Wismar-Karow.

Dem Magistrat zu Wismar, welcher im Verein mit den Magistraten der Städte Warin, Brüel, Sternberg und Goldberg bei der Regierung in Schwerin auf Gestattung der Ausführung der Vorarbeiten der Eingangs bezeichneten Bahn angetragen hatte (siehe No. 91 und 95 Jahrg. 1884 dieser Zeitung) ist unterm 16. Dezember 1884 die landesherrliche Erlaubniss zur Ausführung dieser Vorarbeiten ertheilt worden.

Die den Adjacenten aus der Vornahme solcher Vorarbeiten entstehenden Schäden und Nachtheile hat sich der Magistrat der Stadt Wismar verpflichtet, event. nach Bestimmung des Ministeriums zu Schwerin zu ersetzen.

Neustrelitz-Warnemünde.

Der Brückenbau über den Mittelgraben bei Laage, dem sogen. Kanal, macht bedeutende Schwierigkeiten.

Die bei Herausnahme des Bodens für die Uferpfeiler sich plötzlich zeigenden Grundwasser hat man bisher vergeblich mit Pumpen zu entfernen versucht und will man daher jetzt unter Zuhilfenahme von Cementpontons die Legung der Fundamente versuchen.

Mit den Erdarbeiten in der Umgegend von Laage, namentlich bei Dolgen, wo das Kl. Potremser und das Dolger Moor noch mehrfache Anstrengungen nöthig gemacht haben, hofft man bis zum Frühjahr fertig zu sein.

Die zwei für die Linie Warnemünde-Gjedser bestimmten Postschiffe sind, wie wir hören, von dem Deutsch-Nordischen Lloyd bei der Schiffsbau-Gesellschaft „Vulcan" in Bredow bei Stettin bestellt und auf genannter Werft bereits in Arbeit genommen.

Um den zur Herstellung eines den veränderten Schifffahrtsverhältnissen genügenden Wasserweges und einer zweckmässigen Verbindung der Wasserstrasse mit der Eisenbahnlinie Warnemünde-Neustrelitz ausführen zu dürfen, ist in Gemässheit des Expropriationsgesetzes vom 3. Januar 1837 auf speciellen Antrag des Magistrats zu Rostock von der Regierung eine Taxkommission zur Abschätzung der Eigenthumsrechte etc. eingesetzt worden.

Nach den bezüglichen Bauprojekten, die bereits die Genehmigung der Regierung gefunden haben, wird einerseits die Westmoole am Auslaufe der Warnow verlängert und andererseits die Korrektion der Warnow neben Warnemünde, sodann aber auch die Anlage eines in unmittelbarer Verbindung mit der Warnow stehenden Hafenbassins am westlichen Ufer des Flusses und am südlichen Ende des Ortes Warnemünde ausgeführt werden.

Hessische Ludwigsbahn.

Die Verwaltung ist, wie die „Frankf. Ztg." berichtet, bei dem Ministerium um die Genehmigung eingekommen, die von der früheren Bahnlinie nach Bingen liegen gelassenen Schienengleise von Station Mombach bis zum provisorischen Zollhafen als Sekundärbahn betreiben zu dürfen. Auf diesen Gleisen wird z. Z. der Wagenladungsverkehr mit Zollgütern nach dem Petroleumlager, dem Viehhof und dem städtischen Baumagazin vermittelt, während die Gleise später, nach Fertigstellung der neuen Häfen, noch als Hafenbahn zu dienen haben werden. Durch den Sekundärbetrieb würden die Kosten der Bahnüberwachung in Wegfall kommen.

Bahnprojekt Lage-Hameln.

Am 22. Dezember v. J. wurde seitens des Landtags von Lippe-Detmold der Zuschuss von 562 500 *M.* zu der Eisenbahn Lage-Hameln bewilligt.

Gotha-Ohrdruf.

Die Gotha-Ohrdrufer Eisenbahngesellschaft in Gotha ist als Aktiengesellschaft erloschen und die Liquidation derselben nach § 62 des Gesellschaftsstatuts eingetreten. Die Bahn mit allem Zubehör ist dem Staatsfiskus des Herzogthums Gotha vom 1. April 1885 ab eigenthümlich abgetreten worden, gegen die Uebernahme aller Verbindlichkeiten der Gesellschaft, insbesondere die Verpflichtung, die noch im Umlauf befindlichen Prioritätsobligationen der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahngesellschaft zum Nennwerth einzulösen und die Aktien der genannten Gesellschaft mit 5 pCt. ihres Nennwerthes anzukaufen.

Frankfurter Güterbahn.

In der am 30. Dezember 1884 stattgehabten zweiten ausserordentlichen Generalversammlung der Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft wurde nunmehr mit Einstimmigkeit eine Kapitalserhöhung um eine Million Mark beschlossen. Die erste Generalversammlung verweigerte bekanntlich diesen Beschluss (siehe No. 99 S. 1281).

Niederwaldbahn.

Die am 30. Dezember 1884 stattgehabte ausserordentliche Generalversammlung genehmigte die vorgeschlagene Statutenänderung. Die Direktion theilte über die Lage des Unternehmens mit, dass 110 000 *M.* gleich 9¼ pCt. in 1884 verdient seien (nur 7 pCt. dürften jedoch wohl vertheilt werden), über deren Verwendung die nächste Generalversammlung zu beschliessen habe, ferner dass Anlagen und Material in gutem Zustande und verhältnissmässig wenig abgenutzt seien.

Eine neue Ungarische Transitlinie.

Nachdem die Verstaatlichung der Ungarischen Eisenbahnen im Wesentlichen zu einem Abschluss gekommen ist, beschäftigt man sich in Budapest, wie das in der Natur des modernen Verkehrs begründet liegt, welcher keinen Stillstand kennt und stete Fortentwicklung bedingt, mit verschiedenen neuen Bahnprojekten, unter welchen dasjenige eines neuen Anschlusses im Nordosten des Landes weiteres Interesse beansprucht. Auch nach Vollendung der im Bau begriffenen Linie Munkacs-Stry wird zwischen diesem Anschluss und demjenigen bei Predeal noch eine so grosse Lücke bleiben, dass die Ausfüllung derselben nicht lange auf sich warten lassen kann. Wiederholt hat denn auch in richtiger Erkenntniss dieser Sachlage der Ungarische Verkehrsminister, Baron Kemeny, seine Geneigtheit zur Ergänzung des Ungarischen Eisenbahnnetzes auch nach dieser Richtung hin ausgesprochen. Bei näherer Prüfung der Sachlage ergiebt sich, dass die handelspolitischen und auch die strategischen Interessen unbedingt für den Bau der Linie Marmaros-Sziget-Suczawa und Anschluss an die Ungarische Nordwestbahn in einer Länge von 236 km sprechen. In einer Denkschrift vom Mai 1878 hat Herr Fritz Müller, der Erbauer von Kaschau-Oderberg und der Chef des Konsortiums, welchem der Bau von Munkacs-Beskid übertragen worden ist, bereits die Vortheile des Anschlusses Sziget-Suczawa hervorgehoben. Es stellt diese Linie die kürzeste Verbindung her zwischen Budapest und Odessa und bildet die natürliche direkte Fortsetzung einerseits der beiden Linien von Budapest über Miskolcz in Debreczin andrerseits der Waagthalbahn von Wien-Pressburg aus über Kaschau, insbesondere würde sie die bisherige Linie Wien-Krakau-Lemberg-Suczawa in einer Länge von 1 110 km auf 957 km, also um 153 km abkürzen. Es ist darauf grosses Gewicht zu legen, da diese Linie auf einen bedeutenden Transitverkehr rechnen darf. Wie bekannt, hat sich Itzkani, abgesehen von den beiden Hafenplätzen Galatz und Braila, zum verkehrsbelebtesten Grenzzollplatz Rumäniens aufgeschwungen mit einer Einfuhr von 31,4 Millionen Francs und mit einer Ausfuhr von 15,8 Millionen Francs im Jahre 1882 die beiden anderen Binnengrenzplätze Verciorova und Predeal nahezu um das Doppelte überholt. Dieser Verkehr ist fortwährend in der Steigerung begriffen und würde nach Eröffnung einer kürzeren Zufahrtslinie sicherlich derart zunehmen, dass die konkurrirenden Bahnen keine Beeinträchtigung durch die Verkehrsbelebung zu empfinden hätten, welche für die Ungarischen Zufahrtslinien mit Sicherheit zu erwarten wäre.

Paul Dehn.

Bienenzucht durch die Bahnwärter.

Von dem Streckenchef der K. K. priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, Herrn Anton Sommer in Brünn, erhalten wir folgende Zuschrift:

In Folge der wiederholten Anregung durch die Vereinszeitung, bei den Bahnwächtern die Bienenzucht einzuführen (siehe den Aufsatz in No. 29 S. 377 d. Ztg. D. Red.) erlaube ich mir im Hinblicke auf die diesbezügliche Notiz in No. 96 S. 1239 Folgendes mitzutheilen:

Auf der circa 24 km langen Bahnstrecke Brünn-Rossic wurden vor 2 Jahren die Wächter animirt, die Bienenzucht einzuführen und wurden denselben die nöthigen Exemplare der leicht fasslichen, von Dr. Ziwansky herausgegebenen „Anleitung zum Betriebe der vernunftgemässen Bienenzucht" unentgeltlich überlassen. Zugleich wurde dahin gewirkt, dass die Bienen nur in Normalständen des Mährischen Bienenzucht-Vereins (Dziezon-Stöcke) untergebracht werden. Es erfordert dies wohl anfangs ein etwas grösseres Anlagekapital, doch wurde den Wächtern dort, wo nöthig, Kredit verschafft. Die Anwendung des Dziezon-Stockes hat nämlich gegenüber den früher verwendeten Bienenwohnungen (ausgehöhlten Baumstämmen, Strohkörben etc.) den grossen Vortheil, dass der Wächter mit seinen Bienen in leichteren Verkehr treten und deren Bedürfnisse gewissermassen erlauschen kann, wodurch die Bienen gewöhnlich in kurzer Zeit seine Lieblinge werden. Auch ermöglichen dergleichen Bienenständer eine viel rationellere und einträglichere Züchtung.

Nach der verhältnissmässig kurzen Zeit von 2 Jahren haben mehrere Wächter bereits 6—8 Völker, der eine sogar schon 12 Völker in hübsch adjustirten Ständern einquartirt, die in zum Theil nett dekorirten Bienenhütten untergebracht sind. Im künftigen Jahre dürfte das 100ste Bienenvolk auf dieser Strecke installirt werden.

Der materielle Nutzen macht sich auch schon bemerkbar. Die meisten Wächter haben die gemachten Ausgaben für die angekauften Bienenvölker, Vereinsständer, Werkzeuge und für die Materialien zur Herstellung der Bienenhütte durch den Erlös an Honig bereits gedeckt. Ungeachtet ferner das Jahr 1883 für die Bienenzucht nicht besonders günstig war, erhielt der eine Wächter von seinen 5 überwinterten Bienenvölkern im vorigen Jahre 4 Schwärme und 42 Liter Schleuderhonig, auch konnten mit dem weiteren Honigvorrathe die nunmehrigen 9 Völker so gut eingewintert werden, dass eine anstandlose Ueberwinterung anzuhoffen ist.

Aus diesen Resultaten kann schon entnommen werden, dass die Bienenzucht auf dieser Bahnstrecke das Stadium des Versuches bereits überschritten hat und dass dieselbe in Gegenden, welche den Bienen eine gute Weide bieten, unter allen Umständen empfohlen werden kann.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Zum Jahreswechsel.

Nach den aufregenden Eisenbahndebatten der letzten Wochen ist eine wohlthätige Feiertagsstille eingetreten, welche dazu einladet das Resultat des ablaufenden Jahres in Betreff des Eisenbahnwesens zu überschauen. In erster Linie ist der weiteren Fortschritte, welche die Verstaatlichung gemacht hat, zu gedenken, indem die Kaiser Franz-Josef-, die Rudolf- und die Vorarlberger Bahn in den Besitz des Staates übergingen. Es ist ferner der Fertigstellung der Arlbergbahn und der Galizischen Transversalbahn zu gedenken. Damit in Zusammenhang steht die neue Organisation des Betriebes der Staatsbahnen, über die wir seinerzeit ausführlich berichtet haben. Die Nordbahnfrage wird unerledigt ins neue Jahr hinübergenommen und ebenso die im März eingebrachte Vorlage eines Lokalbahngesetzes; dass diese beiden Fragen nicht ihre Lösung gefunden haben, muss lebhaft bedauert werden; was speciell die Lokalbahnfrage betrifft, so hat die Debatte über die Verlängerung des einschlägigen provisorischen Gesetzes gezeigt, wie dringend hier ein Definitivum erscheint. Ein umfassenderer Rückblick auf das scheidende Jahr kann füglich erst nach dessen gänzlichem Ablauf gegeben werden und soll in einer der nächsten Nummern erfolgen.

Die Verlängerung des Oesterreichischen Lokalbahngesetzes.

Wie vorauszusehen, wurde auch im Plenum des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses und zwar nach einer langen, aufregenden Debatte und im Herrenhause ohne alle Debatte die Verlängerung der Wirksamkeit dieses Gesetzes bis zum 1. Juli 1886 mit grosser Majorität angenommen. Nachdem der Regierungsvertreter, Herr Ministerialrath Ritter v. Wittek, in erschöpfender sachlicher Darlegung den Standpunkt der Regierung vollständig gerechtfertigt hatte, wies der Handelsminister Freiherr v. Pino in einer wirksamen Rede die vollkommene Korrektheit und Erspriesslichkeit der bisherigen Anwendung dieses Gesetzes mit so schlagenden Argumenten und treffenden Erläuterungen nach, dass selbst oppositionelle Abgeordnete sich des nachhaltigen Eindruckes nicht erwehren konnten. (Bedauerlicherweise können wir wegen Raummangels die beiden Enunziationen der genannten Herren Regierungsvertreter nicht reproduziren; wir verweisen übrigens auf die diese Angelegenheit behandelnde Korrespondenz der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung“ in Berlin. Anm. des Ref.)

Zwei Kundmachungen des Oesterreichischen Handelsministeriums.

In No. 194 des „Oesterreichischen Reichsgesetzblattes“ vom 23. d. M. werden die Abänderungen und Ergänzungen der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 27. Juli 1882 (R. G.-Bl. No. 117) für die Lokalbahn von Pohl (Weisskirchen) nach Wsetin mit der Abzweigung nach Boznan kundgemacht. Dasselbe geschieht in No. 195 R. G. Bl. desselben Datums bezüglich der Uebertragung der Allerhöchsten Konzession vom 25. Januar 1877 (R. G.-Bl. No. 15) für die Lokomotiveisenbahn von der Stadt Elbogen zur Station Elbogen-Neusattel der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn auf die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft in Prag.

Die Staatsbahnen und die Eisenbahnpolitik Ungarns.

In der Budgetdebatte des Ungarischen Abgeordnetenhauses über das Kommunikationswesen wurde auf eine Rede des Deputirten Bottlik (des ehemaligen Direktors der Ungarischen Ostbahn) über die nicht gehörige Ausnutzung des Verkehrsmaterials der Staatsbahnen und über die Kostspieligkeit der Administration derselben dem Staatssekretär Barosz Gelegenheit gegeben die Sachlage über die Bahnen klarzustellen: „Wer das Ungarische Staatsbahnnetz nach welcher Richtung immer mit einer anderen Eisenbahn, namentlich mit Eisenbahnen Deutschlands oder Oesterreichs vergleichen wollte, stehe auf einer schwankenden Basis. Die Verhältnisse seien ganz verschieden. Bei der Verstaatlichung der Bahnen in Ungarn seien in erster Reihe nicht die finanziellen Momente ins Auge zu fassen, sondern die Ungarischen Staatsbahnen müssen vor Allem volkswirthschaftliche Interessen befriedigen, während die Privatbahnen auf ihre Geschäftsinteressen bedacht sind. Je mehr daher die Ungarischen Staatsbahnen ihrer Aufgabe in volkswirthschaftlicher Beziehung entsprechen, um so ungünstiger gestalten sich deren geschäftliche Resultate im Vergleiche zu anderen Bahnen. Redner führt sodann aus, dass das Präliminare im Vergleiche zu dem Resultate vom Jahre 1883 keineswegs so ungünstig ist, wie behauptet wurde. Die volkswirthschaftlichen Verhältnisse Ungarns erfordern, dass wir eine ehrliche patriotische Verkehrspolitik schaffen, ohne welche wir in der Masse der Rohproduktion ersticken. Die von der Regierung befolgte Politik ist nicht nur eine korrekte volkswirthschaftliche, sondern auch eine patriotisch gefühlte und durchdachte. Es ist nicht nothwendig zu beweisen, dass der Minister gleichwie der ausgezeichnete Direktor der Staatsbahnen (Ministerialrath v. Tolnay) diesbezüglich Alles gethan haben. (Lebhafter Beifall.) Redner stellt sodann entschieden in Abrede, dass die Verwaltung der Staatsbahnen nicht entspreche. Wohl kamen Fehler vor, welche zu verheimlichen Niemandem einfällt; doch möge man berücksichtigen, welche Vergangenheit in technischer Beziehung Ungarn hinter sich hat, und heute ist das Land im Stande, ein technisches Fachministerium, einen technischen Rath und eine Staatsbahn in der Ausdehnung von 4 700 km mit einer ausgezeichneten Direktion zu erhalten. Es sei bedauerlich, dass die Ungarische Intelligenz nicht die technische Laufbahn wählt. Die Administration wäre eine leichter kontrolirbare, andererseits wurde dieselbe decentralisirt, so dass heute acht Betriebsleitungen bestehen, und zwar auf je 600 bis 700 km eine. Diesbezüglich ist somit das Verhältniss bei uns günstiger als anderwärts. Von der Centralverwaltung hat sich der Minister nur dasjenige vorbehalten, was er angesichts seiner Verantwortlichkeit niemand Anderem überlassen konnte. Der Minister betheiligt sich somit namentlich an jenem Theile der Administration, welcher hauptsächlich die Handels- und Verkehrspolitik betrifft. In dieser Richtung sind alle Verfügungen getroffen und ist ein System ins Leben getreten, wonach das Ministerium Hand in Hand mit den Bahnen eine entsprechende Verkehrspolitik geltend machen kann. Im Uebrigen sind es Tariffragen, welche das Wesen der Verwaltung bilden. Ein anderer wesentlicher Punkt liege im kommerziellen Theile, welcher bei den Staatsbahnen in ausgezeichneter Weise versehen wird. Betreffend die Beschaffung der 2 000 Waggons betont Redner, wenn die Staatsbahnen nicht mit dem entsprechenden Wagenpark ausgestattet sind, würden dieselben ebensowenig in der Lage sein, den Betrieb fortzusetzen, als wenn sie keine Lokomotiven besässen. Die Getreideausfuhr des laufenden Jahres war keine bedeutende, und obwohl die Zahl der Leihwaggons 1 900 betrug, mangelten dennoch täglich 5—600 und noch mehr Waggons und wiederholten sich die Klagen, dass die Eisenbahnen nicht fähig seien, eine genügende Anzahl von Waggons auf die einzelnen Stationen zu stellen. An die Ungarischen Staatsbahnen werden von allen Seiten die grössten Anforderungen gestellt. In Betreff der Verkehrsmittel, besonders der Lastwaggons, befinden sich dieselben in einer besonderen Lage, da die zur Vermeidung des Umladens direkt ins Ausland gehenden Waggons trotz aller Betreibung meistens spät retournirt werden, und haben die Staatsbahnen oft auch für die Bedürfnisse anderer Bahnen, besonders der vom Staate garantirten aufzukommen.“

Direkte Abfertigung von Kurs- und Rennpferden.

Zufolge Vereinbarung der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen werden vom 1. Januar 1885 an Transporte von Kurs- und Rennpferden, dann edle Zuchtstuten und Pferde der K. K. oder Königlich Ungarischen Staats-Pferdezucht-Anstalten von und nach allen Oesterreichisch-Ungarischen Stationen stets direkt abgefertigt werden. Im Verkehre nach und über jene Bahnen, welche den Reformtarif angenommen haben, erfolgt die Kartirung im Verbandverkehre unter Anwendung der im Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen vom 1. September 1883 auf Seite 23 festgesetzten Gebühren.

Die Abfertigung nach und über die Südbahn hingegen geschieht im Anschlussverkehre, wobei bezüglich der Südbahn der dort für die erwähnten Transporte bestehende ermässigte Eil- und Frachtguttarif Anwendung findet.

Wartesäle in den Bahnhöfen.

Obwohl die Instruktion für die Bahnen den Zeitpunkt vorschreibt, wann die Wartelokalitäten zu öffnen und wann sie zu schliessen sind, damit sie während der Nacht nicht etwa solchen Personen Aufenthalt gewähren, welche die Wartesäle blos als Uebernachtungslokale benutzen, erscheint es doch häufig nothwendig und human, den obwaltenden Verhältnissen, besonders während des Winters, Rechnung zu tragen und die Wartesäle früher zu öffnen und später zu schliessen, namentlich dort, wo Reisende mit Zweigbahnen auf der Hauptbahn eintreffen oder auf Zweigbahnen abreisen wollen und stundenlangen Aufenthalt nehmen müssen. Mit Rücksicht auf die erwähnten Umstände haben mehrere Bahnverwaltungen den Stationsvorständen auf ihren sämmtlichen Linien den Auftrag ertheilt, den Reisenden hinsichtlich der Benutzung der Wartesäle die thunlichste Berücksichtigung einzuräumen.

Schienenbestellungen.

Die Anschaffungen, welche in letzter Zeit namentlich für Lokalbahnen erfolgt sind, haben dem Schienengeschäfte wieder einen Aufschwung gegeben, und stehen noch weitere Aufträge in der Gesammthöhe von circa 130 000 Metercentner demnächst bevor. Aus der Reihe der jüngst erfolgten Bestellungen sind zu erwähnen der Bedarf für Tulln-St. Pölten in der Höhe von 35 000 Metercentner. Ferner wurden für Grosswardein-Belenyes 60 000 Metercentner Schienen bestellt. Die Lemberg-Czernowitzer Bahn vergab für den Bau der Lokalbahn Lemberg-Rava die Lieferung von 37 000 Metercentner Schienen. Endlich benöthigte die Carl-Ludwigbahn für Auswechselungszwecke 21 000 Metercentner Schienen.

Neue Verkehrseinrichtungen auf der Südbahn.

Die ganz ausserordentliche Frequenz auf der Lokalstrecke der Südbahn die letzten Jahre her hat die unbedingte Nothwen-

digkeit des Baues von Doppelstationen ergeben, deren Anlage in Verbindung mit unterirdischen Gängen, zu welchen von dem Gleise aus Stiegen führen, die Kommunikation von den Zügen in die Veranda und umgekehrt ohne Betreten des Bahnkörpers — wie dies auf Deutschen Bahnen der Fall ist — ermöglicht. Die Station Mödling wurde in dieser Richtung bereits erweitert und sollen nunmehr die Stationen Brunn, Liesing etc. an die Reihe kommen. Ferner wird auf dieser Linie nächsten Sommer auch das Englische Blocksystem zur Einführung gelangen, welches den Verkehr der Züge in kürzeren Intervallen als wie bisher — in gesicherter Weise — gestattet. Endlich ist für den Wiener Südbahnhof selbst ein Englischer Central - Weichenstell - Apparat projektirt, welcher von einem thurmartigen Baue aus gehandhabt werden wird.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

Diese Gesellschaft hat beschlossen, vom 1. Januar 1885 angefangen, die Gütertarife der Westlichen Staatsbahnen für ihre Linien einzuführen. Bekanntlich gelten diese Tarife zufolge Beschlusses des Staatseisenbahnrathes für die Galizische Transversalbahn, und die Regierung hatte naturgemäss den Wunsch, dass dieselben auch bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn Anwendung finden. In der Konzessions-Urkunde dieser Gesellschaft ist aber das Tarif-Hoheitsrecht der Regierung nahezu unbeschränkt statuirt. Im § 9 der Konzessions-Urkunde vom 11. Januar 1864, betreffend die Eisenbahn von Lemberg nach Czernowitz, heisst es diesbezüglich: „So lange die vom Staate in Gemässheit des § 16 dieser Konzession übernommene Gewährleistung nicht in Anspruch genommen wird, steht die Aenderung der Tarife nach Massgabe der vorstehenden Bestimmungen (in welchen Maximaltarife erneuert werden) den Konzessionären zu; tritt jedoch die Inanspruchnahme der Gewährleistung ein, dann hat eine Aenderung der Tarife nur mit Genehmigung oder auf Anordnung der Staatsverwaltung einzutreten . . .“ Die Tarife der Westlichen Staatsbahnen werden nunmehr in Geltung sein auf dem Netze der Oesterreichischen Staatsbahnen im Ausmasse von etwa 5 000 km, ferner auf den neu konzessionirten Linien der Oesterreichischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, bezüglich deren die Regierung sich das Tarifirungsrecht vorbehalten hat, und bei der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn; sie waren, mit Ausnahme der Kohlentarife, auch in dem Entwurfe des zwischen der Regierung und der Ferdinands-Nordbahn abgeschlossenen Uebereinkommens enthalten.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Mehrere sensationelle Veruntreuungen, von welchen zwei der geachtetsten Bankinstitute, und zwar die Wiener Escompte-Gesellschaft mit über 2 Millionen und der Giro- und Kassenverein mit fast 250 000 Gulden betroffen, sowie das Falliment der Böhmischen Bodenkreditanstalt haben eine solche Panik an der Wiener Börse erzeugt, dass Alles, was Aktie oder Priorität heisst, ohne Unterschied der Bonität einen mitunter recht empfindlichen Kursabfall erfuhr. Davon konnten auch die Eisenbahnen nicht verschont bleiben, welche sich aber noch verhältnissmässig am festesten behaupteten. Speciell war Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn mit 307,25 trotz ihres Grubenunglücks in Anina vom Auslande stark begehrt. Eine Parallele zwischen der Kassagebahrung der Banken und Eisenbahnen werden wir demnächst zu ziehen versuchen.

Wirkung des Sturmwinds auf Eisenbahnzüge.

Der am 9. und 10. Dezember v. J. über Mittelfrankreich, Süddeutschland und den Nordwesten Oesterreichs ziehende Wirbelsturm hat bekanntlich unter anderen Unglücksfällen auch den Umsturz eines Eisenbahnzuges auf der Aspanger Bahn bewirkt. Ingenieur R. Kinzer schreibt über diesen seltenen Fall dem „Centralblatt der Bauverwaltung“ einen interessanten Aufsatz, in welchem er über die Druckäusserung des Windes auf grosse Flächen genauere Berechnungen aufstellt.

Ueber den Unfall selbst theilt er Folgendes mit: Der in Wien vom Aspanger Bahnhofe um 6 Uhr 30 Minuten früh abgelassene Postzug No. 4 bestand ausser Lokomotive und Tender aus 7 Waggons, von denen die 3 ersten nach Oedenburg und die 4 letzten nach Aspang gehen sollten. Der letzte der Wagen war ein leerer Gepäckwagen im Gewichte von 6 Tonnen. Nach etwa halbstündiger Fahrt hatte der Zug die Station Biedermannsdorf erreicht, und zwar mit einer durch den heftigen Sturm verursachten Verspätung von 7 Minuten. An die genannte Station schliesst sich die Mödling-Laxenburger Ebene, die infolge der eigenartigen Lage der Thalausgänge von den mächtigten Stürmen heimgesucht wird, und in welcher schon des öfteren Eisenbahnzüge durch den Sturm zur Umkehr genöthigt wurden. Als der genannte Zug die Station Biedermannsdorf verlassen und bei Kilom. 17,7 den hier 5 m hohen Damm erreicht hatte, wurde der rückwärtige Theil des Zuges durch die Gewalt des Windes aus dem Gleise geworfen und stürzte, indem die Kupplung riss, über die Dammböschung. Zwei der Wagen, die glücklicher Weise unbesetzt geblieben waren, hatten sich zweimal überschlagen und standen neben dem Damm auf den Rädern. Ein Wagen dritter Klasse, in welchem sich 6 Reisende, ein Schaffner und ein Bremser befanden, überschlug sich anderthalbmal und lag zum Theil auf der Böschung. Der vordere Theil des Zuges, in welchem 30 Reisende Platz genommen hatten, wurde alsbald zum Stillstand gebracht. Von den in den abgestürzten Wagen befindlichen Personen wurden zwei sehr schwer beschädigt, während die übrigen mit geringeren Verletzungen davon kamen.

Da nun ein Personenwagen der genannten Bahn ein Leergewicht von 8,5 Tonnen hat, und die dem Winde ausgesetzte Seitenfläche des Wagens bei der Länge von 6 m und der Höhe von 2,5 m ungefähr 15 qm beträgt, da ferner die Höhe des Angriffspunktes über Schienenoberkante mit 2,15 m angenommen werden kann, so berechnet hieraus Herr Kinzer, dass der für das Umkippen eines Personenwagens nöthige Winddruck für 1 qm 197 kg, jener für das Umkippen des leeren Gepäckwagens 139 kg und im Mittel mit Rücksicht auf die Anzahl der abgestürzten Wagen 180 kg betrug. Dies giebt unter der Voraussetzung einer auf den Zug normalen Windrichtung eine Geschwindigkeit von 36 m in der Sekunde. Weiter berichtet Herr K. über die Gewalt ähnlicher heftiger Stürme Folgendes: Von der Wiener meteorologischen Reichsanstalt wurde die grösste Geschwindigkeit des an diesem Tage herrschenden Windes mittelst Anemometer um 7 Uhr früh, also zur kritischen Zeit, mit 136 km in der Stunde, d. i. ebenfalls 36 m in der Sekunde, gemessen — der Luftdruck betrug 740 mm, Windrichtung West, Windstärke nach der Smeations-Skala 9. Unter den in den letzten Jahren von der genannten Versuchsanstalt gemachten Beobachtungen finden sich nur zwei Stürme, die in Bezug auf Heftigkeit an jenen vom 10. Dezember v. J. heranreichen. Es ist dies der Sturm vom 10. März 1881 mit einer Geschwindigkeit von 128 km in der Stunde und einem Drucke von 167 kg pro 1 qm, und der im Januar des Jahres 1874 beobachtete Sturm mit der Geschwindigkeit von 125 km in der Stunde und dem Drucke von 158 kg pro 1 qm. Ueber einen ähnlichen Unfall, der fast zur selben Zeit einem von Oedenburg nach Wien fahrenden Zuge derselben Bahn begegnete, indem zwei Wagen einen 3 m hohen Damm hinuntergeworfen wurden, wird gemuthmasst, dass der Wind — und dies stimme auch mit dem Gefühle der Insassen des Zuges überein — nicht allein seitlich, sondern wohl auch von unten wirkte, indem er an den Dammböschungen emporgleitend unter die Wagen fasste. Auf diese Weise habe er die Standfestigkeit der Fahrzeuge leichter überwinden können, als bei nur seitlichem Angriff.

Aus Russland.

Die Trace der Sibirischen Eisenbahn.

Nach telegraphischer Nachricht aus St. Petersburg vom 31. Dezember ist die lange schwebende Frage, welche Richtung der Bahn nach Sibirien zu geben sei, vom Minister - Comité am 30. v. Mts. endgültig dahin entschieden worden, dass die Linie von Samara über Ufa und Slatousk nach Jekaterinenburg führen soll.

Diese endgültig getroffene Entscheidung wird bei der Menge und Wichtigkeit der bei der Sibirischen Bahn konkurrirenden Interessen in ganz Russland grosses Aufsehen erregen. Die Linie Samara - Ufa - Slatousk - Jekaterinenburg, welche den Sieg davongetragen hat, ist namentlich von militärischer Seite und von den mächtigen und einflussreichen Industriellen des Urals vertreten worden. Die Linie ist für die mittelasiatischen Verbindungen von grosser Tragweite und wird die militärische Kraft Russlands in diesen Gebieten ungemein erhöhen. Ebenso werden die Industriegebiete des Urals eine ungemeine Förderung erhalten. Die Zwecke aber, die man mit einer Sibirischen Bahn in erster Linie verbinden muss, die Verbindung der beiden grossen Reichshälften des Westens und des Ostens, werden, wie die „N.-Z.“ darlegt, durch diese südliche Linie nicht erreicht. Dieser grosse kulturelle und Staatszweck hätte mit Naturnothwendigkeit eine nördlichere Richtung mit dem Ausgangspunkte Jaroslaw oder Nischnei - Nowgorod erfordert. Die Lücke, deren Schliessung schon so lange erwartet wurde, bleibt somit offen. Findet die Entscheidung des Minister-Comités die Billigung des Kaisers, so wird Russland sich dennoch nicht der Aufgabe entziehen können, sein Eisenbahnnetz nach dem mittleren Sibirien weiter zu führen. Der Bau einer wirklich Sibirischen Bahn wird durch jenen Ministerbeschluss nur umgangen und hinausgeschoben, früher oder später müssen die Interessen, die jetzt den militärischen Anschauungen nachgesetzt wurden, sich Geltung verschaffen.

Betriebsergebnisse der Russischen Eisenbahnen.

Einer von der „Pet. Ztg.“ veröffentlichten statistischen Aufstellung über die Betriebsergebnisse sämmtlicher Eisenbahnen Russlands in den ersten drei Quartalen 1884 ist zu entnehmen, dass die Monate Januar bis Juli dem Vorjahre gegenüber Mehrerträge, die beiden folgenden Monate aber Ausfälle ergeben haben. Im Ganzen wurden 166 242 451 Rbl. eingenommen, das ist 4 160 845 Rubel oder 0,8 pCt. mehr als in der gleichen Periode 1883. Der Verkehr ordinärer Frachtgüter erreichte 1886 7 Mill. Pud, das ist

96,9 Millionen mehr als im Vorjahre. Bei einem Bahnnetz von 22 682 Werst betrug die mittlere Wersteinnahme 7 407 Rubel gegen 7 350 Rubel im gleichen Zeitraum 1883 und 7415 Rubel in 1882.

Die Choleragefahr vom Standpunkte der Eisenbahnen.

Von Dr. **Michael Grossmann**, Sanitäts-Referent der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.

(Aus einem Vortrag, gehalten im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten am 16. Dezember 1884.)

Es waren unheimliche Gespenster, die seit wenigen Monaten nicht blos uns, sondern fast ganz Europa allarmirten. Kaum dass wir uns von der Hiobspost aus Toulon erholt hatten, meldete das herrliche, meerumspülte Neapel Trauernachrichten, die uns Alle tief erschütterten, und für unser eigenes Schicksal mit Sorge erfüllten. — Ein gnädiges Geschick hat auch diese gefahrdrohenden Wolken von uns abgewendet, und schon glaubten wir freier aufathmen zu dürfen, als uns, wie ein Blitz aus heiterem Himmel, die Meldung kam, dass der Asiatische Würgengel seinen unheilvollen Einzug nunmehr in die stolze Kapitale Frankreichs hielt. — Diese Thatsache brachte zweifellos die grössten Gefahren für uns, nicht blos wegen der grösseren Nähe und Massenhaftigkeit des Infectionsheerdes, sondern auch deshalb, weil wir mit Paris in weit innigeren sozialen und kommerziellen Beziehungen stehen. Wir wollen das Schicksal preisen, das die Gefahr auch von dieser Seite, u. z. rascher als wir es zu hoffen wagten, beseitigte.

Es ist uns nun gegönnt über diese düstere Frage in aller Ruhe zu verhandeln, und mit kühler Ueberlegung nicht blos rückwärts schauend Betrachtungen anzustellen, sondern auch Alles in Erwägung zu ziehen, was wir bei erneuerter Gefahr zu unserem Schutze und zu unserer Vertheidigung veranlassen könnten. — Der Feldherr muss sein Arsenal ergänzen und in Stand setzen, bevor noch die Kriegsfurie ihre Brandfackel schwingt, denn in dem Augenblicke der Gefahr soll das zielbewusste Handeln nur mehr der That und nicht erst ihrer Vorbereitung gewidmet werden können. — Der medizinischen Wissenschaft ist es bis zur Stunde nicht gelungen, das Räthsel der Cholera trotz hingebungsvoller, unermüdlicher Arbeit, trotz grosser und gefahrvoller Opfer, die unerschrockene Forscher mit Hintansetzung ihrer Gesundheit und ihres Lebens gebracht haben, endgültig zu lösen.

Wenn wir heute dieses Thema hier zur Sprache bringen, so leitete uns zunächst der Wunsch: eine wichtig scheinende Detailfrage, die von den Fachmännern bis nun entweder gar nicht, oder ungenügend gewürdigt wurde, zur Diskussion zu bringen.

Diese Frage lautet: „Welche Rolle spielen die Eisenbahnen bei der Verbreitung der Cholera-Epidemie?"

Um dieselbe beantworten zu können, muss man eine Reihe von Beobachtungen, welche die medizinische Wissenschaft bei der hier in Frage kommenden Krankheit gemacht hat, wenigstens in groben Umrissen berühren.

Es wird allgemein angenommen, dass diese gefürchtete Krankheit, der die Deutsche Sprache den treffenden, und das klinische Bild in seiner prägnantesten Erscheinung zeichnenden Namen „Brechruhr" gegeben hat, ihren Ursprung an den Mündungen des Bramaputra und Ganges in Vorderindien hat.

Neuere Forschungen machen es sogar wahrscheinlich, dass die Cholera hier so alt ist, wie die ersten Ansiedelungen des Menschengeschlechts überhaupt. — Aus einem Sanskritmanuskript hat ein Englischer Arzt, Macpherson, den Bericht entnommen, dass im Jahre 1616 in den nordwestlichen Gegenden Indiens die Cholera heftig gewüthet hat.

Auch von den späteren Jahren liegen mehrere Berichte vor, allein verlässlichere Daten haben wir erst vom Beginne unseres Jahrhunderts.

Dr. Robert Tytler erzählt uns nämlich, dass er am 19. August 1817 in Jessora, etwa 40 Stunden nordwestlich von Calcutta, zu einem Kranken gerufen wurde, der unter den Erscheinungen des Brechdurchfalls erkrankte und schon nach einigen Stunden seinem Leiden erlag. Eben wollte er den Bericht erstatten, dass der Patient einer akuten Vergiftung zum Opfer fiel, als man ihm meldete, dass noch 17 andere Kranke in den verschiedensten Stadttheilen unter denselben Erscheinungen gestorben seien. — Die Epidemie machte rapide Fortschritte, Jessora verlor in den ersten zwei Monaten über 10 000 Menschen und die Zahl der Opfer, die das Jahr 1817 in Indien forderte, soll 600 000 übertroffen haben.

Im Jahre 1818 herrschte die Epidemie über ganz Bengalen, insbesondere im Stromgebiete des Jamma und des Ganges. Von 18 000 Mann, die unter dem Kommando des General Has'ings zwischen Bombay und Kalkutta stationirt waren, sind 9 000 dieser Epidemie zum Opfer gefallen.

Im Jahre 1819 überschritt die Epidemie zum ersten Male das Meer und erreicht Trinquemala auf Ceylon, ebenso Sumatra. Interessant ist dass in diesem Jahre die 1 000' über der Ebene gelegene Citadelle von Jaragurth von der Epidemie heimgesucht wurde, während die am Fusse des Berges gelegene Stadt verschont blieb.

Im Jahre 1820 trat die Krankheit in Bengalen heftig auf, erreichte die Inseln des Vorjahres und überdies die Philippinen, wo die Epidemie in Manilla einen Volksaufstand hervorrief, — und drang bis nach Cochinchina.

Das Jahr 1821 brachte ganz besondere Verheerungen, besonders auf der Küste von Coromandel. Die Epidemie überschritt die Mündungen des Indus, setzte sich an der Küste des Persischen Meeres fest und drang in das Innere dieses Landes. In Bassora ging ein Viertel der Bevölkerung daran zu Grunde, Bagdad, Ispahan, Shiras nach Osten Borneo, Java verlor über 100 000 Bewohner.

Mit dem Jahre 1822 näherte sich die Epidemie immer mehr Europa. Mesopotamien und Syrien, insbesondere Aleppo wurden ergriffen, von Persien wurde Ispahan, Kasan, Tauris und Erzerum erreicht.

Das Jahr 1823 hat für uns die traurige Bedeutung, dass die Cholera, nachdem sie besonders in Birman und im Chinesischen Reiche gewüthet, von Persien aus Russland bei Astrachan und an den Küsten des Kaspischen Meeres befiel, Antiochien und Tripolis an den Küsten des Mittelmeeres heimsuchte, an den Grenzen von Palästina bis zum Fusse des Libanon vordrang und bei Orenburg die äusserste Grenze Europas erreichte. — Nun kam eine dreijährige Ruhepause, Europa und Afrika blieben verschont und man glaubte schon, dass die Epidemie erloschen sei, als im Jahre 1827 in Calcutta die Cholera mit grosser Heftigkeit auftrat.

In den zwei folgenden Jahren verlief die Epidemie ziemlich gnädig, um dann aber im Jahre 1830 um so heftiger aufzutreten und Europa in grosser Ausdehnung zu überfallen. Der Kaukasus bildet keinen Wall mehr, das Stromgebiet der Wolga und ihrer Seitenströme, nach Westen das des Dons, wird okkupirt. Azow und Pawgarow wird erreicht, vom Azowschen Meere aus das Schwarze Meer, Sebastopol und Odessa.

Stromaufwärts dem Dnieper gelangt sie nach Nowogorod und Kiew, von hier nach Podolien und Volhynien. Von Saratow aus wird das Herz Russlands, Moskau, ergriffen, wo sie volle sechs Monate wüthet. — Zur Beschwichtigung der Bevölkerung kam der Kaiser von Petersburg nach Moskau, besuchte die Kranken und sorgte für ihre Verpflegung.

Im Jahre 1831 trat die Cholera abermals zuerst im Orient auf, namentlich in Mecca und Medina, wo über 100 000 Pilger versammelt waren und die Schädlichkeit grosser Menschenansammlungen zu solchen Zeiten in trauriger Weise zeigte.

Europa und Afrika wurden in immer grösserer Ausdehnung infizirt. In Alexandrien, besonders in Cairo, wüthete die Cholera mit beispielloser Heftigkeit. 300 000 Menschen sollen in den ersten Monaten gestorben sein. Ibrahim Pascha liess seinen Hof und seinen Harem durch einen dreifachen Cordon schützen, trotzdem fielen viele seiner Schützlinge der Krankheit zum Opfer. — Im Egypten sehen wir die Seuche sich nilaufwärts verbreiten. Russland wird nicht blos im Süden, sondern auch im Norden befallen. Finnland, Esthland und Liefland kommen an die Reihe, insbesondere wird Petersburg stark heimgesucht. Von Russland zieht sich dann die Epidemie in zwei Linien südwestlich nach der Moldau bis nach Jassy, und nordwestlich nach Polen, wo Warschau, und nach Galizien, wo Brody, Lemberg und Krakau stark mitgenommen werden. Preussen wird von Riga und Kalisch aus von der Epidemie ergriffen. Nach Danzig folgen in rascher Reihenfolge Marienburg, Königsberg. Von Polen aus wird Schlesien, insbesondere Breslau, von hier Böhmen und Mähren, dann das Gebiet der Oder, der Havel, der Spree befallen. In Berlin tritt am 30. August 1830 die Epidemie in ziemlich mildem Grade auf. Von 200 000 Einwohnern sind innerhalb 4 Monaten kaum 2 500 zum Opfer gefallen, dann kam das Stromgebiet der Elbe an die Reihe, wo nach Magdeburg Hamburg folgte. Es ist interessant, dass das Stromgebiet des Rheins, trotzdem die Cholera in Deutschland in weiter Ausdehnung wüthete, verschont blieb. Ebenso glücklich waren die Skandinavischen Länder, blos Stockolm hatte etwas von Petersburg und Finnland abbekommen. Besonders stark hatte dagegen Ungarn zu leiden, während Wien in diesem Jahre nur von einer ziemlich mild verlaufenden Epidemie heimgesucht wurde. Von Hamburg überschreitet die Cholera das Meer, erscheint im Oktober 1831 in Sunderland, im Jahre 1832 in London, im Februar in Edinburg, und im März in Dublin. Bald darauf erscheint sie in Calais und Paris, wohin sie in den Jahren 1849 und 1853 ebenfalls aus England importirt wurde.

Gegen die Mitte des Jahres 1832 überschreitet die Epidemie zum erstenmale den Atlantischen Ocean, um im nördlichen Amerika, besonders in Canada zu wüthen. Im Juli wird Newyork, Philadelphia, Baltimore ergriffen. Im November erscheint sie in Neworleans, im Sommer 1833 in dem Mexicanischen Staate, wo Veracruz und Mexico stark mitgenommen wird. Es muss hervorgehoben werden, dass die Cholera hier in einer Stadt wüthete, die über der Meeresfläche höher gelegen ist, als der höchste Alpenpass Europa's. Noch in diesem Jahre wechselte die Epidemie ihre Richtung und kam von Mexico nach Portugal, — herrscht hier und in Spanien, namentlich in Lissa-

bon, Madrid, Sevilla und Barcelona fast ununterbrochen von 1833 bis 1835, um dann von der Spanischen Küste einerseits die Riviera zu erreichen und nach der Lombardei, Piemont, Turin, Livorno, Florenz und Triest zu gelangen, und andererseits Nordafrika, die Küsten des Mittelmeeres, wo namentlich Malta schreklich heimgesucht wird.

Mit dem Jahre 1836 und 1837, wo abermals Italien, besonders Neapel und Rom der Sitz der Seuche war, endet die erste grosse 20 Jahre andauernde Cholera-Epidemie. Sie hatte entschieden eine nordwestliche Verbreitungstendenz und der Ausgangspunkt war stets Vorderindien.

Die Ruhepause sollte jedoch nicht allzulange andauern. Im Jahre 1845 hat Indien abermals die Epidemie. Im Jahre 1846 Persien, Teheran verliert 7000 von 130000 Einwohnern.

Das Stromgebiet des Euphrat und Tigris, der grösste Theil Arabiens, ebenso Mecca und Medina wird befallen, wo die Seuche namentlich unter den Pilgern furchtbar wüthet. In raschem Tempo wird abermals Russland, 1847 Constantinopel erreicht, welches diesmal zur Hauptbrutstätte der Epidemie wird.

Von hier aus wird Rumänien, die Walachei und Bulgarien, von Russland Polen, die angrenzenden Preussischen Provinzen, nach anderer Richtung Galizien, Böhmen und Ungarn, der grösste Theil Norddeutschlands, namentlich Berlin im Jahre 1848 mit grosser Heftigkeit ergriffen. Abermals dem Stromgebiete der Elbe folgend, gelangt die Epidemie nach Hamburg, von hier nach England, besonders London, um dann wieder nach Frankreich zu kommen. In Paris trat die Cholera am 11. März 1849 mit grosser Heftigkeit auf und die Zahl der Todesfälle schwankte zwischen 700—900 täglich. Die Leichenwagen reichten nicht mehr, und Transportwagen aller Art, selbst solche für Artillerie-Munition kamen in Verwendung.

Am 9. Juni kam ein starkes Gewitter, und mit diesem Tage fiel die tägliche Zahl der Opfer, so dass man während der Emeute vom 13. Juni über die politische Aufregung fast die Cholera-Epidemie vergessen hatte.

Fast ganz Mitteleuropa und auch Amerika war von der Seuche ergriffen und man kann wohl sagen, dass die zweite grosse Epidemie im Allgemeinen, wenn wir von den kleinen Detailvariationen abstrahiren, denselben Verlauf hatte, wie die erste.

Noch vor Ende des Jahres 1850 sehen wir die Epidemie abermals im Orient auftreten, wo sie in den darauffolgenden 2 Jahren grosse Verheerungen anrichtet, um dann ganz denselben Weg wie die beiden früheren Epidemien nach Europa einzuschlagen.

Von 1853—1855 waren Kopenhagen, München und eine Reihe Italienischer Städte, wie Turin, Genua und Neapel, der Sitz der Seuche. Der Oesterreichische Staat hat nach den Zusammenstellungen von Drasche im Jahre 1855 gegen 270000 Menschen an der Cholera verloren, bei einer nahezu dreimal so grossen Zahl von Erkrankungen.

Nach einer Ruhepause von sechs bis sieben Jahren tritt die Epidemie 1863—1864 in ihrer Heimath abermals in heftigster Weise auf, erscheint im Jahre 1865 in Mecca während der religiösen Feste, wo sie die versammelten muhammedanischen Pilger dezimirt und durch diese nach Egypten, Constantinopel und an die Küsten des Mittelmeeres verschleppt wird. Eine ganze Serie von Hafenstädten werden ergriffen; Malta, Ancona, Triest, Fiume, sowie die am Mittelmeere liegenden Küstenstädte Frankreichs. Im Jahre 1866 herrschte die Epidemie insbesondere in Italien und Spanien.

Von den Böhmischen Schlachtfeldern, wo zu dem vielen Unglücke sich auch noch die Cholera gesellte, verbreitete sich die Seuche fast über ganz Oesterreich und Preussen.

In den darauffolgenden Jahren hatten blos der Orient, die Balkanhalbinsel, ein Theil Russlands und Polen zu leiden, bis die Epidemie im Jahre 1871 auf dem altgewohnten Wege vom Osten nach Westen mit erneuerter Heftigkeit Deutschland und Oesterreich erreichte. In Ungarn werden bei 200000 Menschen dahingerafft und auch Wien, welches gelegentlich der internationalen Ausstellung Vertreter der ganzen civilisirten Welt beherbergte, musste sich auch noch mit diesem ungeladenen, nach jeder Richtung verderbenbringenden Gaste befassen.

Nahezu ein Decennium blieben wir ganz verschont; das Feuer glimmte in der Zwischenzeit mit wechselnder In- und Extensität im fernen Orient, bis es im Herbste 1882 in dem berüchtigten Mecca abermals in hellen Flammen aufloderte.

Nach dem Bombardement von Alexandrien durch die Engländer im vorigen Jahre erscheint die Cholera in Egypten und im Verlaufe dieses Sommers an den Pforten Europas bei Toulon. (Fortsetzung folgt.)

Amerikanische Korrespondenz.

Stadtbahn in Newyork.

Dem Jahresberichte der Hochbahn-Gesellschaften in Newyork entnimmt das „Centralblatt der Bauverwaltung" einige interessante Notizen. Die Zunahme der Personenbeförderung ist eine ganz ausserordentliche gewesen. Während die Hochbahnen in dem mit dem 30. September 1879 abschliessenden Betriebsjahre von 46045181 Personen benutzt wurden, sind in dem mit dem 30. September 1884 beendeten Betriebsjahre 96702620 Personen befördert worden. Der Verkehr hat sich demnach in den letzten fünf Jahren mehr als verdoppelt, ohne dass die Bahnstrecken verlängert worden sind. Die Leiter des Unternehmens gedenken demnächst weitere Anschlüsse der Hochbahnen herzustellen. Eine Brücke über den Harlem-Fluss ist für diesen Zweck bereits in der Ausführung begriffen. Ausserdem werden Verbindungen mit der Brooklyner Hängebrücke und den Bahnen auf Long-Island beabsichtigt. Gestützt auf die Erfahrungen, welche in Europäischen Städten mit elektrischem Betriebe gemacht worden sind, gedenkt man jetzt anstatt des Dampfes die Elektricität als Betriebskraft einzuführen. Man verspricht sich von dieser Neuerung eine erhebliche Verringerung der Betriebskosten und, da die schweren Lokomotiven in Fortfall kommen, auch eine Verminderung des Geräusches.

Schmalspurbahnen in Amerika.

Die „Zeitschrift des Pariser Ingenieurvereins" entnimmt dem „New-York Herald" die Angabe, dass die Schmalspurbahnen in Amerika die Rolle von Pionieren der Hauptbahnen erfüllen. Im Westen, wo sie früher in grosser Zahl vorhanden waren, werden sie mehr und mehr durch Normalspurlinien ersetzt, ebenso wie im Süden die ehemaligen Breitspurbahnen mit 1,83 m Spurweite verschwunden sind. Nur in den Gebirgsländern des fernen Westens, z. B. bei der Denver Rio Grande Bahn, behauptet sich die Schmalspur. Da ihre Herstellung erheblich geringere Kosten verursacht, so ermöglicht ihre Anwendung den Bau von Linien, welche sonst unausgeführt bleiben würden. Sobald sie der durchzogenen Landschaft zum Aufschwunge verholfen und sich selbst hierdurch einen grösseren Verkehr gesichert haben, so schreitet man zum Umbau. In dieser Weise ist vor Kurzem ein über 800 km ausgedehntes Bahnnetz mit normaler Spurweite versehen worden, das die Städte St. Louis und Cincinnati mit Toledo am Eriesee verbindet. Heute besitzt dieses Netz einen sehr lebhaften Verkehr, während es möglicherweise nicht ausgeführt worden wäre, wenn man sich nicht zunächst mit einer Schmalspurbahn beholfen hätte, bevor die Kosten der Anlage einer Normalspurbahn verdient werden konnten.

Prozess wegen Refaktien.

Ueber das Verhältniss der Standard Oil Co., welche fast die gesammte Petroleum-Produktion der Vereinigten Staaten in Händen hat bezw. monopolisirt, zu den Eisenbahnen*) giebt die nachfolgende, der „Railr. Gaz." entnommene Notiz Aufklärung.

„Nach einer Depesche von Cleveland begann am 23. November cr. vor dem Richter Mckinney die Verhandlung des Prozesses von Scofield, Thurmer & Teagle gegen die Lake Shore und Michigan Eisenbahn-Gesellschaft wegen 10000 Dollar Entschädigung für den der Ersteren durch Gewährung von Begünstigungen entstandenen Nachtheil.

Die Kläger, eine der grössten unabhängigen Oelraffinerie-Firmen des Landes, behaupten, dass ihr Geschäft nach und nach zu Grunde geht durch eine ungehörige Vereinbarung (conspiracy) zwischen der genannten Bahn und der Standard Oil Co., durch welche der Letzteren billigere Frachtsätze gewährt werden. Die Standard Oil Co. zahlt, wie Kläger behauptet, die vollen Frachtsätze, aber die Bahnverwaltung gewährt eine Rückvergütung von 10 Cts. pro Barrel für alle Verladungen über ihre Linien und deren Anschlussstrecken. Auch wird erklärt, dass bedeutende Quantitäten des von der Standard Co. versandten Oels in den von dieser gestellten Bassinwagen (tank cars) verladen würden und für alle diese Versendungen Rabatt gewährt, den Klägern aber von der Bahn verweigert werde, ähnliche Wagen zu gleichen Frachtsätzen einzustellen.

Die Lake Shore Verwaltungsbeamten behaupten in ihrer Vertheidigung, dass sie ein vollkommenes Recht hätten, den Vertrag mit der Standard Oil Co., wonach dieselbe gegen die Kläger bevorzugt werde, abzuschliessen, da ein bereits 1875 getroffenes Abkommen bestehe, wonach die Standard Oil Co. sich verpflichtet habe, der Beklagten den Transport ihrer gesammten Oeltransporte nach westlichen Märkten zu überlassen und ferner in jedem folgenden Jahre ein mindestens gleich grosses Quantum als im vorhergegangenen Jahre zum Transport zu bringen, wogegen die Bahn versprochen habe, die Transporte der Oelgesellschaft zu 10 pCt. niedrigeren Frachten, als die allgemein bestehenden, zu bewirken. Die auf diese Weise beförderten Quantitäten hätten 90 pCt. des Gesammt-Oeltransports aus Cleveland betragen."

Ueber den Ausgang des Prozesses hoffen wir später berichten zu können.

Sechzigfüssige Schienen.

Die Philadelphia & Reading Eisenbahngesellschaft begann vor etwa einem Jahre Versuche mit Schienen von 60 Fuss Länge behufs Verminderung der Zahl der Stösse. Der Haupt-Bahn-

---

*) s. Kupka, die Verkehrsmittel der Ver. St. S. 304 ff.

meisterj ener Gesellschaft, Mr. Nichols, hat jetzt die „Railr. Gaz." benachrichtigt, dass die während eines Jahres an den frequentesten Strecken in Gebrauch gewesenen derartigen Eisen- resp. Stahlschienen sich ausgezeichnet bewährt haben. Sofern der Versuch dauernd gute Erfolge hätte, ohne anderweite Nachtheile hervorzurufen, so würde dies ein sehr erwünschtes Resultat sein sowohl wegen der Verminderung der Zahl der Unterbrechung der Schienen, als auch der Kosten der Laschen etc.

Neues Billetsystem.

Drei der Chicagobahnen — die Chicago, Milwaukee und St. Paul, die Chicago und Northwestern und die Chicago, Burlington und Quincy — haben eine neue Art von Billets adoptirt für solche Passagiere, welche, wie Handlungs- und Geschäftsreisende, besonders viel die Bahn benutzen und welchen bisher 1 000 Milesbillets zu geringeren als den regelmässigen Fahrpreisen — neuerlich 20 D. statt der von anderen Passagieren zu zahlenden 25 D. — verabfolgt sind. Man hat nämlich gefunden, dass letztere Billets zuweilen missbräuchlich in dem gewöhnlichen Localverkehr Verwendung gefunden haben; es wird daher versucht, diesem vorzubeugen durch ein Verfahren, welches thatsächlich dem Käufer die Ermässigung erst gewährt, wenn er nach dem Abfahren von mindestens 1 000 Miles den Billetstamm präsentirt. Dies geschieht dadurch, dass man den Handlungsreisenden, deren Firmen darum schriftlich nachsuchen, einen Erlaubnissschein ertheilt, auf Grund dessen er ermächtigt wird, ein sogen. „Geschäfts-Reisebillet (commercial trip ticket) zu kaufen. Hierfür muss zunächst der gewöhnliche Preis bezahlt werden; aber die Billets tragen Coupons oder Stämme, welche von dem Käufer als Nachweis des bezahlten Preises und der von ihm abgefahrenen Strecken bewahrt werden müssen und gegen deren sowie des Erlaubnissscheins Vorzeigung ihm nach Vollendung der 1 000 Miles Fahrt statt des bisher gezahlten Rabatts eine Rückvergütung von 2 Cents pro Mile der gesammten gefahrenen Strecken gewährt wird.

Hierdurch gedenkt man den in letzter Zeit vielfach erhobenen Klagen über die Schäden, welche durch den unberechtigten Verkauf von 1 000 Miles Billets hervorgerufen sind, abzuhelfen. („Railr. Gaz.") H.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXXIV.

Heute, am 13. Dezember 1884, hat die definitive Spleissung des einen der Bennett-Mackay'schen Kabel auf Coney Island stattgefunden und, da vor einigen Tagen die Bruchstelle 500 Englische Meilen östlich von Canso, Nova Scotia, durch den „Faraday" reparirt worden war, so konnte man bereits von der hiesigen Office, Wallstreet No. 21 Newyork, mit dem Londoner Bureau korrespondiren. Die Strecke Wallstreet-Coney Island besteht aus einem Landkabel, welches, wenigstens in Newyork, in eisernen Röhren liegt. Auf der Brooklynbridge hängt es unter dem Fusswege und ist von den Eisenbahnwagen aus sichtbar.

Der „Faraday" suchte über einen Monat nach der fehlerhaften Stelle; dieselbe war, wie es scheint, nicht genau lokalisirt.

Während der „Faraday" herumfuhr, ging auch das andere, in Rockport gelandete, Bennett-Mackay'sche Kabel den Weg alles Irdischen; in diesem Augenblicke fischt das Schiff 1 000 Englische Meilen östlich von Canso nach dem zweiten Ende, eines ist schon gehoben. Wegen der beiden gerissenen Jay Gould'schen Kabel irrt ebenfalls ein Dampfer auf den Bänken von Neufundland herum, was in jetziger Jahreszeit kein Vergnügen ist.

Mr. Bennett ist Eigenthümer des von seinem verstorbenen Vater geerbten „Newyork Herald" und derselbe, welcher Stanley zur Aufsuchung Livingstone's in Afrika, die „Jeanette" zur Aufsuchung des Nordpols absendete. Jetzt hat er in Gemeinschaft mit dem Silberminenbesitzer Mackay, welcher bekanntlich das grösste jährliche Privateinkommen auf der Erde hat, zwei Kabel legen lassen.

Vor einigen Tagen besuchte ich die 126. Strasse, 10. Avenue, um nachzusehen, wie es mit den Arbeiten an der neuen Drahtseilbahn nach Highbridge steht. Die Gleise scheinen fertig zu sein, denn die schlimmste Stelle, wo im Sommer noch gesprengt wurde, war mit Schienen belegt; weiter hinauf nach Carmansville bin ich nicht gegangen. Das Maschinenhaus wird sehr gross und ist beinahe unter Dach; das Erdgeschoss war gegen die Avenue zu noch nicht zugemauert, daher konnte ich die riesigen Maschinen, welche die Seile treibenwerden, sehr gut sehen. In diesem Jahre wird man aber schwerlich zu Ende kommen, obwohl mit ungeheurem Eifer gebaut worden sein muss.

Ist genug Geld vorhanden, so entwickelt man hier eine beispiellose Energie und Thätigkeit, doch in dem Augenblicke, wo der nervus rerum ausbleibt, lässt Jeder die Hände schlaff hängen, ist Alles aus. Der Kontrast ist hier schärfer ausgeprägt, wie in jedem anderen Lande, welches ich bis jetzt kennen lernte, obgleich man ohne Geld nirgends Erhebliches leisten kann.

Die Geschäftslage ist eine so trostlose, dass selbst den Telegraphenbeamten die Gehalte gekürzt werden. Die Western Union Telegraph Company (ebenfalls Jay Gould Hauptaktionär) hat im Süden fast alle Gehalte erniedrigt, hier in Newyork noch nicht, doch begann man bereits in Chicago. Ein grosser Strike, wie voriges Jahr (1883), steht wieder bevor, so melden die Blätter.

Präsident Arthur kann nicht zur Eröffnung der Ausstellung nach Neworleans reisen, er wird daher Dienstag den 16. Dezember die Maschinerie mittelst Elektricität vom weissen Hause in Washington, seiner Amtswohnung, aus in Gang setzen und damit die Ausstellung eröffnen.

Die Zahl der Einwanderer hat seit einigen Monaten selbst für die Jahreszeit bedeutend abgenommen; natürlich verbreiten sich die Nachrichten über den Stand der Dinge im „glücklichen Amerika" in Europa und Tausende von enttäuschten Rückwanderern thun ein Uebriges. Drei-, vierhundertweise kehren besonders Italiener zurück, in kleineren, aber doch ansehnlichen Gruppen schiffen sich Slowaken ein — und beide Nationen liefern doch bekanntlich die genügsamsten Arbeiter nach den Chinesen. Die Leute könnten am Ende kümmerlich leben, sie würden Arbeit zu Hungerlöhnen finden, doch dieses wollen gerade die Arbeiterorganisationen, welche striken, verhindern. In diesem „freien Lande" verfolgt man deshalb Chinesen, Slowaken und Italiener häufig auf grausame Weise; früher mag man die Deutschen auch ähnlich behandelt haben, jetzt ist das etwas besser geworden.

Vor Kurzem hatte die Reading Coal and Iron Company von Philadelphia 100 Slowaken für ihre Werke in Schuylkill county, Pennsylvania, kommen und ihnen Wohnungen bauen lassen. Das Gebäude stand an der Readingbahn zwischen Tremont und Donaldson, etwa 200 Englische Meilen von Newyork entfernt. Am 11. Dezember 1884 zwischen 10 und 11 Uhr Nachts schlichen sich 75 strikende Bergleute, mit Gewehren wohl bewaffnet, an das Gebäude und feuerten in das leichte Bauwerk hinein. Viele Slowaken wurden verwundet, wer konnte floh trotz der grossen Kälte, sogar halb nackt, in die Wälder!!! Das Gebäude wurde gänzlich demolirt.

Des andern Tages fand man ein halbes Dutzend schwer Verwundete im Gebirge; der Schluss des Berichtes im „Newyork Herald" vom 13. Dezember 1884 No. 17645 lautet: The rest of the party, who are without food or shelter, may never leave the woods alive, zu Deutsch: Die übrigen circa 90 halb nackten Menschen, welche in der strengen Winterkälte ohne Obdach und Nahrung herumirren, werden vermuthlich in den Wäldern sterben. — Kein Hahn kräht um sie.

Derartiges kommt sehr häufig in den Vereinigten Staaten vor, doch neu ist mir, dass solch' summarisches Verfahren im so oft hochgerühmten Osten von Pennsylvanien angewendet wird. Man lynchte höchstens einen Einzelnen, das war Alles.

Derjenige Auswanderer, welcher nicht den Muth hat und gewillt ist, zu jeder Stunde einen persönlichen Kampf auf Leben und Tod aufzunehmen, der bleibe zu Hause — es könnte ihm ergehen, wie den Slowaken, welche aus lauter Angst vor den Flintenschüssen halb nackt in die Wälder liefen, um dort elender zu sterben, wie durch Flintenkugeln. Die Italiener ziehen gewöhnlich sofort ihre Messer und stürzen sich tapfer auf die Angreifer. Bei Pittsburg fochten sie schon oft. Auf die Dauer behagt aber ein solches Leben selbst den Italienern nicht, deshalb wandern jetzt Tausende zurück.

Man nimmt an, dass jeder Einwanderer, Kinder eingerechnet, durchschnittlich 80 Dollar baares Geld mitbringt. Das würde für Deutschland, welches in den letzten Jahren gegen 300 000 Einwanderer jährlich lieferte, ein Verlust von 24 Millionen Dollar = 100 Millionen Mark pro Jahr sein, von der ungeheuren Arbeitskraft ganz abgesehen.

Ich sehe, wie jämmerlich in dieser ausserordentlich reichen Stadt Newyork die grosse Mehrzahl der Einwohner lebt, viel schlechter, wie in den etwa gleich grossen Städten Berlin und Wien. Tausende und Tausende von Deutschen würden vorziehen, nach Deutschland zurückzukehren, wenn sie stetige Arbeit fänden. Aber dauernd muss die Arbeit sein, up and downs hat man hier auch, und hier giebt es wenigstens auch Chancen zum schnell reich werden, das kann nicht geleugnet werden.

Haftpflicht.

v. O. **Anspruch auf Schmerzensgeld, insbesondere neben dem Anspruch auf Schadenersatz nach den §§ 1 und 2 des Reichshaftpflichtgesetzes — Haftung des Transportunternehmers für ausserkontraktliche Verschuldung seiner Bediensteten, jedoch nicht wegen Schmerzensgeldes.** Aus den Entscheidungsgründen: „Wenn das ehemalige Ober-Appellationsgericht zu Lübeck den Ausspruch gethan hat, dass seit Einführung des Deutschen Strafgesetzbuchs in keinem Deutschen Staate, sei es von den Civilgerichten, sei es von den Strafgerichten, auf Schmerzensgeld erkannt werden dürfe, so ist es zu diesem Satz

wesentlich auf Grund der Auffassung gelangt, dass das Schmerzensgeld eine „Privatpönalfolge des an dem Verletzten begangenen Delikts" sei. Seitdem hat indess die Ansicht die Oberhand gewonnen, dass das Schmerzensgeld nicht eine Privatstrafe im technischen Sinne, sondern ein civilrechtlicher Ersatzanspruch sei. Dass das gemeine Deutsche Gewohnheitsrecht, welchem der Schmerzensgeldanspruch seine Entstehung verdankt, sich in dieser Richtung entwickelt, hat namentlich Wächter in seiner Schrift über die Busse bei Beleidigungen und Körperverletzungen auszuführen versucht und Windscheid hat sich durch diese Schrift bestimmen lassen, in der 4. Auflage seines Pandektenrechts von seiner früheren entgegengesetzten Ansicht zurückzutreten und auch das Reichsgericht hat in seiner Entscheidung vom 17. November 1882 das Schmerzensgeld als einen civilrechtlichen Ersatzanspruch behandelt. Als solches blieb er aber unberührt durch § 2 des Einführungsgesetzes zum Strafgesetzbuch; seine Geltendmachung ist nur im Fall einer nach § 231 des Strafgesetzbuchs erkannten Busse zufolge ausdrücklicher gesetzlicher Vorschrift ausgeschlossen. Die weiter zu entscheidende Frage, ob ein nach Landesrecht begründeter Anspruch auf Schmerzensgeld auch in den Fällen der §§ 1 und 2 des Reichshaftpflichtgesetzes nach § 9 daselbst geltend zu machen ist, war vom I. Senat des Reichs-Oberhandelsgerichts verneinend beantwortet, durch einen späteren Plenarbeschluss desselben Gerichts jedoch im entgegengesetzten Sinne entschieden worden und das Reichsgericht folgt in seinem Urtheil (Bd. I S. 277) dieser letzteren Ansicht, welcher auch das Ober-Landesgericht sich anschliessen zu müssen glaubt. Es dürfte zwar schwerlich der durch Aufnahme des § 9 verfolgten Absicht des Haftpflichtgesetzes entsprechen, wenn, wie hier, zunächst auf Grund der §§ 1 und 3 des Haftgesetzes Schadenersatz gefordert und später in Bezug auf denselben Unfall noch eine gesonderte Klage auf Schmerzensgeld erhoben wird. Für die zu treffende Entscheidung ist indess dieser Punkt von keiner Bedeutung, weil ohnehin der Klageanspruch für unbegründet zu erachten war. — Bei der hier vorliegenden Frage, ob die beklagte Pferdeeisenbahngesellschaft aus der durch ihren Kutscher B. dem klägerischen, von ihm übergefahrenen Kinde verursachten Verletzung auf Schmerzensgeld hafte, kommt es zunächst darauf an, ob ein Verschulden des B., wenn es erweislich wäre, der Beklagten zuzurechnen sein würde. Und das ist zu verneinen. Aus dem vom Reichs-Oberhandelsgericht für die gemeinrechtlichen Gebiete Deutschlands als ausser Zweifel bestehend bezeugten Gewohnheitsrecht, wonach die grossen Transportanstalten für den durch ihre Bediensteten angerichteten Schaden, insbesondere auch für deren aquilische Verschuldung verantwortlich sind, lässt sich nicht ohne Weiteres schliessen, dass Alles, was von der aquilischen Klage gilt, also auch ihre Zulässigkeit gegen Transportgesellschaften wegen Verschuldens ihrer Leute, auch von der Klage auf Schmerzensgeld zu lauten habe. Der Anspruch auf Schmerzensgeld ist ein eigenthümliches Rechtsgebilde, welches trotz des ihm in der Praxis gegebenen Charakters eines civilrechtlichen Ersatzanspruches seinen Ursprung als eine Art Busse nicht völlig verläugnen kann. Dies wird auch von der Doktrin anerkannt, es wird namentlich der Anspruch für nicht aktiv vererblich betrachtet; denn, wie Windscheid 4. Aufl. S. 33 sagt: „es stirbt mit dem Verletzten auch der von ihm erduldete Schmerz, während der Vermögensschaden dauert und auf die Erben übergeht". Unter solchen Umständen ist der Nachweis eines besonders auch darauf gerichteten Gewohnheitsrechts unentbehrlich, dass dem durch den Bediensteten einer grossen Transportgesellschaft Verletzten diese auch für seinen Anspruch auf Schmerzensgeld hafte. Von den in den massgebenden beiden reichsoberhandelsgerichtlichen Entscheidungen citirten Schriftstellern stellt Goldschmidt in seiner Zeitschrift für Handelsrecht Bd. IV S. 578 nur für Frachtgüter und Personen der Reisenden den Satz auf, dass der Unternehmer des Eisenbahnbetriebes unbedingt für durch seine Bediensteten entstandenen Schaden und Verlust hafte und er führt nur wenige Fälle an, in denen „sogar" die Haftung auf Vertretung ausserkontraktlichen Verschuldens ausgedehnt worden. Von den Citaten aus Koch's Deutschlands Eisenbahnen Bd. II bezieht sich das erste, S. 133 ff. nur auf die Verhältnisse aus dem Transportvertrage, für welchen Fall auch des Anspruchs auf Schmerzensgeld Erwähnung geschieht; das zweite S. 476 ff., zusammengehalten mit Bd. I §§ 64 und 65, spricht sich allerdings hinsichtlich der ausserkontraktlichen Entschädigungspflicht für vollen Schadenersatz aus, ohne jedoch des Schmerzensgeldes ausdrücklich zu gedenken. Nur in einigen angezogenen Entscheidungen, welche im Anhang abgedruckt sind, wird die Frage erörtert, ob bei Verletzungen in Folge der aquilischen Verschuldung die Eisenbahngesellschaften auch Schmerzensgeld zu zahlen haben. In ihrer Mehrzahl behandeln diese Entscheidungen indessen den Fall der Verletzung von Reisenden und sprechen selbst dann nicht einmal übereinstimmend Schmerzensgeld zu. In einem Holsteinischen Fall ausserkontraktlicher Haftung (Anh. S. 358) war dem Verletzten Schmerzensgeld abgesprochen, dagegen auf Entschädigung wegen Verstümmelung erkannt, dies Erkenntniss jedoch aus anderen Gründen in höchster Instanz aufgehoben. — Hiernach kann nicht bezweifelt werden, dass das Reichs-Oberhandelsgericht nur den von ihm ausgesprochenen Satz der Haftung der grossen Transportanstalten auch für eine durch aquilische Schuld ihrer Leute verursachte Beschädigung als gewohnheitsrechtlich feststehend nachweisen, keineswegs aber zugleich ausschliessen wollte, dass gewisse Kategorien von Ersatzansprüchen bei Körperverletzungen ihrem Wesen nach nur als gegen den unmittelbaren Verletzer gerichtet zu verstehen sind. Unter diesen Umständen kann die nach § 9 des Reichs-Haftpflichtgesetzes erforderliche besondere Klagebegründung des Anspruchs auf Schmerzensgeld gegen die Beklagte mit der Behauptung einer durch Verschulden des Kutschers B. der klägerischen Tochter zugefügten Verletzung und in Folge derselben ihr verursachten Schmerzen nicht für ausreichend zur Substantiirung eines Anspruchs gegen die Beklagte erachtet werden". (Erk. des Ober-Landesgerichts zu Hamburg vom 22. Mai 1884. Seuffert, Archiv. N. F. Bd. IX S. 410 ff.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zwischen den Stationen Immenstadt und Oberndorf b/J. wird — nach einer Mittheilung der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten — am 1. nächsten Mts. die provisorische Haltestelle Seifen für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck und Hunden eingerichtet werden.

Berlin, den 31. Dezember 1884.

Die geschäftsführende Direktion.

Wex. (1)

II. Güterverkehr.

Am 1. Januar k. J. tritt der Nachtrag IX zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Magdeburg** vom 1. Mai 1882 in Kraft. Derselbe enthält anderweite (theils erhöhte, theils ermässigte) Tarifkilometer für den Verkehr mit den Stationen Dorsten, Horst, Hugo, Peddenberg und Schermbeck des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), anderweite, ermässigte Tarifkilometer für den Verkehr zwischen Dallgow einerseits und Burbach, Dillenburg, Ehringshausen, Haiger, Herborn, Horchheim, Neunkirchen, Sinn und Wetzlar andererseits, ferner neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl etc. an Stelle der mit Ablauf des Monats Dezember 1884 ausser Kraft tretenden, und Berichtigungen.

Soweit die in diesem Nachtrage enthaltenen anderweiten Tarifkilometer Frachterhöhungen in sich schliessen, treten dieselben erst am 15. Februar k. J. in Kraft.

Exemplare des qu. Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 31. Dezember 1884. (2)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. Januar 1885 treten im **Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande** folgende Tarifnachträge etc. in Kraft:

1. Für den Verkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen:

Nachtrag VI	zum Tarifheft	1	(Preis 30 ₰)
„ VIII	„ „	2	(„ 30 „)
„ VI	„ „	3	(„ 25 „)
„ IV	„ „	4	(„ 10 „)
„ IV	„ „	5	(„ 10 „)

enthaltend u. A. Tarifkilometerzeiger für die Stationen Eberbach, Maxau und Steinach der Badischen Staatseisenbahnen, die mit unserer Bekanntmachung vom 14. November d. J. angekündigten anderweiten, theils erhöhten, theils ermässigten Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr mit den Bodenseeufer-Stationen Romanshorn und Rorschach, einen Ausnahmetarif für die in der allgemeinen Güter-Klassifikation unter Specialtarif III aufgeführten Güter und Berichtigungen;

2. ein Anhang zum Gütertarif (Preis 30 ₰) enthaltend die mit unserer Bekanntmachung vom 14. November cr. angekündigten anderweiten, theils erhöhten, theils ermässigten Tarifkilometer und Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Bodenseeufer-Station Bregenz einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch), Köln (rechtsrheinisch) und Elberfeld, sowie der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachen-Jülicher Eisenbahn andererseits. Die in den Tarifheften 1—5 nebst Nachträgen für den Verkehr mit Stationen der Badischen und der Württembergischen Staatseisenbahnen im Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande enthaltenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Bodenseeufer-Station Bregenz treten mit Einführung des vorbezeichneten Anhangs ausser Kraft;

3. der Nachtrag IV zum Heft I des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn, enthaltend Tarifkilometer für den Verkehr zwischen Bensheim und Darmstadt einerseits und einzelnen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits.

Köln, den 30. Dezember 1884. (3)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Am 1. Januar 1885 treten zu den vom 1. April 1883 ab gültigen **Gütertarifen** für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und

a) Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg,

b) Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin,

c) Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg

einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits Nachträge in Kraft, und zwar zu a der vierte, zu b und c der fünfte Nachtrag.

Es enthalten u. A. sämmtliche Nachträge neue Ausnahme-Frachtsätze für Eisen und Stahl, auch verzinkt u. s. w., des Specialtarifs II von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und der Eisern-Siegener Eisenbahn nach den Berliner Staatsbahnhöfen und Stationen der Berliner Ringbahn, sowie einzelnen vor und über Berlin hinausbelegenen Stationen;

ausserdem

der Nachtrag IV zum Staatsbahn-Tarif Elberfeld-Magdeburg: Tarifkilometer für die in den Verkehr neu einbezogene Station Gross-Quenstedt des Direktionsbezirks Magdeburg enthaltend, der Nachtrag V zum Staatsbahn-Tarif Elberfeld-Bromberg: Tarifkilometer und Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Löbau (Westpreussen), Mortung und Zajonezkowo der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Exemplare der betreffenden Nachträge sind bei den Güter-Expeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 24. Dezember 1884. (4)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zum Tarif vom 1. Oktober 1883 für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Thüringischen Privatbahnen andererseits (Heft 1) tritt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1885 der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Specialtarifs II für Berlin (Anhaltischer und Dresdener Bahnhof) und einen veränderten Kilometerzeiger für die Stationen Leipzig (Berlin-Anhalt), Leipzig (Halle-Sorau-Guben) und Leipzig (Thüringer Bahn).

Soweit durch die Anwendung dieses Kilometerzeigers eine Erhöhung der jetzt bestehenden Frachtsätze eintritt, bleibt der Kilometerzeiger des Haupttarifs noch bis zum 15. Februar 1885 in Gültigkeit.

Elberfeld, den 24. Desember 1884. (5)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die unterm 11. Dezember 1883 und 24. Mai 1884 mit Gültigkeit bis 31. Dezember 1884 publizirten Ausnahme-Frachtsätze für den **Transport von Roheisen** von Peine nach Teplitz und Teplitz-Waldthor bezw. von Harzburg nach Teplitz, Teplitz-Waldthor, Pilsen loco et trans. und Pilsenetz bleiben über diesen Zeitpunkt hinaus bis 31. Dezember 1885 in Kraft.

Dresden, am 29. Dezember 1884. (6)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Staatsbahnverbande Bromberg-Berlin treten Aenderungen in den Entfernungen für Thorn-Liegnitz und Thorn-Goldberg, sowie in einigen Getreide-Ausnahmesätzen für Dresden-Friedrichstadt ein. Soweit Erhöhungen vorkommen, treten dieselben erst am 12. Februar n. J. in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Bromberg, den 27. Dezember 1884. (7 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der betheiligten Verwaltung.

Vom 1. Januar k. J. ab wird die Station **Mainz Staatsbahnhof** (auch Nassauischer oder Taunusbahnhof genannt) in den diesseitigen **Lokalverkehr**, soweit dies bis jetzt noch nicht geschehen ist, sowie in den **direkten Verkehr** mit den Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirken Berlin, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Hannover und Köln rechtsrh., mit der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Rechte-Oder-Ufer-, Breslau-Warschauer, Ostpreussischen Süd-, Tilsit-Insterburger, Braunschweigischen und Oldenburgischen Bahn einbezogen.

Die Anwendung dieser Sätze findet nur bei Vorschrift der Station Mainz Staatsbahnhof statt.

Nähere Auskunft über die Höhe der Tarifsätze, welche normal berechnet sind, ertheilt unser Tarifbüreau. (8)

Frankfurt a/M., den 25. Dezember 1884.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zum Staatsbahntarif **Frankfurt a/M.-Hannover** kommt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1885 Nachtrag XII zur Einführung, welcher Frachsätze für die Haltestellen Mandern, Oderthal und Radbruch des Direktionsbezirks Hannover und für die Station Mainz, des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. enthält. (9)

Näheres ist bei den betheiligten Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 22. Dezember 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. Januar 1885 kommt für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks **Frankfurt a/M.** einerseits und Stationen des Direktionsbezirks **Bromberg** andererseits ein direkter Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Expeditionen. (10)

Frankfurt a/M., den 22. Dezember 1884.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Mit dem 1. Januar 1885 tritt ein neuer Ausnahme-Tarif für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktions-Bezirke Breslau und Erfurt in Kraft.

Durch denselben werden grösstentheils Frachtermässigungen und nur einige unerhebliche Frachterhöhungen, welche indess erst vom 15. Februar 1885 ab gelten, herbeigeführt.

Hierdurch werden aufgehoben der Anhang zum Staatsbahn-Gütertarif Breslau-Erfurt vom 1. August 1883 und der Ausnahme-Tarif für Oberschlesische Steinkohlen etc. ab Stationen der Rechten-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1. August 1883.

Nähere Auskunft ertheilen die Güter-Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Ausnahme-Tarifs für den Preis von 30 ₰ zu haben sind.

Erfurt, den 29. Dezember 1884. (11)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit 1. Januar 1885 treten für den Transport der dem Specialtarif III angehörigen Artikel in Ladungen von je 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen folgende Frachtsätze in Kraft:

Beucha-Eisleben . .	0,34 *M.*	pro 100 kg.
„ -Sandersleben	0,35 „	
„ -Querfurt . .	0,34 „	

Dresden, am 30. Dezember 1884. (12)

Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Norddeutsch-Sächsischen Verbandes.

Der in unserem Lokaltarif vom 1. August 1883 enthaltene Ausnahmetarif für Blei, Blech, Zink etc. im Verkehre von Braubach, Ems und Laurenburg nach den Berliner Staatsbahnhöfen und den Berliner Ringbahnstationen bleibt über den 31. Dezember ds. Js. hinaus bis auf Weiteres in Geltung. (13)

Frankfurt a/M., den 28. Dezember 1884.

Königl. Eisenbahn-Direktion.

Zum Staatsbahntarif **Frankfurt a/M.-Oldenburg** kommt mit Gültigkeit vom 1. Januar 1885 Nachtrag VI, welcher Entfernungen und Frachtsätze für die Station Mainz (N. B.) enthält, zur Einführung. Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 24. Dezember 1884.

Königliche Eisenbahndirektion. (14)

Preussisch-Russischer Verkehr. Die mit Geltung vom 15./27. Dezember cr. publizirte Erhöhung des Rubelfrachtsatzes für die Beförderung von Getreide etc. ab Snamenka, Station der Fastower Bahn, nach Königsberg, Pillau und Memel (Nachtrag 7 zu Heft V) von 113,42 R. auf 117,86 R. wird wieder aufgehoben. (15)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 15. November cr. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass der mit dem 1. Januar a. f. in Kraft tretende neue **Schlesisch-Süddeutsche Tarif** im Drucke erschienen ist und von den Verbandstationen käuflich und zwar Heft No. 1 zum Preise von 0,90 *M.*, Heft No. 2 von 0,60 *M.* pro Exemplar bezogen werden kann.

Breslau, den 23. Dezember 1884. (16)

Königl. Eisenbahn-Direktion, im Namen der Verbandsverwaltungen.

Bezugnehmend auf unsere Bekanntmachung vom 15. November cr. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass die im Tarifheft No. 2 des **Schlesisch-Süddeutschen Verbandverkehrs** vom 1. Juni 1882 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Strecke Posen (excl.)-Bromberg resp. Thorn einerseits und Württembergischen Stationen andererseits vorläufig noch in Kraft bleiben. Der Zeitpunkt, von welchem ab für die genannten Relationen neue Frachtsätze innerhalb des Mitteldeutschen Verbandtarifs zur Einführung kommen, wird später öffentlich bekannt gemacht werden.

Breslau, den 29. Dezember 1884. (17)

Königliche Eisenbahn-Direktion, im Namen der Verbandsverwaltungen.

Mit Giltigkeit vom 1. Januar k. J. treten für die **Beförderung von Eisenerzen, Kiesabbränden, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken** in Mengen von mindestens 10 000 kg pro Wagen resp. bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum ab Dittersbach, Glückhilfgrube, Gottesberg, Greiffenberg i/Schl., Hirschberg, Landeshut i/Schl., Merzdorf, Mittelsteine,

Möhlten, Neurode, Schmiedeberg i/R., Waldenburg oberer und unterer Bahnhof nach Oderberg, Dzieditz und Sosnowice transito **Ausnahme-Frachtsätze** in Kraft, über deren Höhe die betreffenden Güterexpeditionen und unser Verkehrsbüreau Auskunft ertheilen.

Breslau, den 29. Dezember 1884. (18)

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Preussisch-Russischer Verkehr. Zum Special-Exporttarif 1 vom 1./13. August 1884 (zweite Ausgabe vom 20. Oktober/1. November 1884) für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Südwestbahnen nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing tritt vom 20. Dezember 1884/1. Januar 1885 der erste Nachtrag in Kraft, welcher neue Frachtsätze von einigen Südwestbahnstationen und Berichtigungen enthält. Druckexemplare sind zum Stückpreise von 10 ₰ bei den genannten Deutschen Stationen zu haben. (19)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Am 1. Januar 1885 erscheit je ein Nachtrag (III) zu den Heften 1 und 2 des Gütertarifs für den Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks **Köln (rechtsrhein.)** einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen** andererseits, enthaltend theils ermässigte, theils erhöhte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Dorsten, Horst, Hugo Peddenberg und Schermbeck des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 (für Eisen und Stahl etc.) im Verkehr mit der Station Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof).

Soweit diese Nachträge Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen in sich schliessen, bleiben die letzteren noch bis einschliesslich 14. Februar 1885 in Kraft. Die erhöhten Frachtsätze für den Verkehr mit Lichtenfels (Werrabahn) kommen vom 15. Februar 1885 ab auch im Verkehr mit der gleichnamigen Station der Bayerischen Staatseisenbahnen im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verbande an Stelle der bisher bestehenden bezüglichen Frachtsätze zur Anwendung.

Exemplare der Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie in unserem Geschäftslokale hierselbst zu haben.

Köln, den 29. Dezember 1884. (20)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Vom 1. Januar k. J. ab treten an Stelle der im Kilometerzeiger des internen Badischen Gütertarifs vorgesehenen Entfernungen für Basel im Verkehre mit den Stationen der Linien Adelsheim-Würzburg und Wertheim-Mergentheim gekürzte Entfernungen, welche von genanntem Zeitpunkte ab der Berechnung der Frachten etc. zu Grunde zu legen sind.

Gleichzeitig treten die mit Nachtrag 2 vom 1. April 1882 eingeführten Stationsfrachtsätze für Basel ausser Kraft.

Ueber die neuen Entfernungen ertheilen unsere Güterstationen Auskunft.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1884. (21)

Generaldirektion.

Gr. Bad. Staatsbahnen. Zu unserem internen Gütertarife vom 1. November 1881 ist mit Wirkung vom 1. Januar 1885 ein Ergänzungsblatt No. 5, Entfernungen für die Station Eschelbronn enthaltend, erschienen. Dasselbe ist durch unsere Güterstationen unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1884. (22)

Generaldirektion.

Mit dem 15. Januar 1885 wird im **Rumänisch-Deutschen Verbandsverkehr** die Reexpedition von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsamen, Mahlprodukten, Oelkuchen und Oelkuchenmehl unter den im Theil II Heft 2 des Rumänisch-Deutschen Verbandtarifs vom 1. Juli 1883 (Seite 29—31) angegebenen Bedingungen auch für diejenigen Transporte zugelassen, welche nach Suczawa für das Lagerhaus der Bukowinaer Boden-Kreditanstalt befördert und von letzterer nach einer der im Tarife genannten oder darüber hinaus gelegenen Deutschen Stationen weiterexpedirt werden.

Breslau, den 27. Dezember 1884. (23)

Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der Verband-Verwaltungen.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Januar 1885 tritt der III. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Basel, Badischer Bahnhof, und den Ostschweizerischen Stationen vom 1. Oktober 1883 und der IV. Nachtrag zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Waldshut und den Ostschweizerischen Stationen vom 1. Oktober 1883 in Kraft.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen in Basel und Waldshut unentgeltlich zu erhalten.

Karlsruhe, den 30. Dezember 1884. (24)

Generaldirektion.

Am 1. Januar 1885 tritt zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des **diesseitigen Bezirks und der Altdamm-Colberger Eisenbahn** ein Nachtrag II in Kraft.

In demselben sind neben bereits publizirten Tarifänderungen anderweitige Bestimmungen für die Bahnhöfe und Ladestellen in Stettin, neue Tarifsätze für Güter des Specialtarifs III zwischen Cüstrin Vorstadt und den Stationen der Altdamm-Colberger Eisenbahn und neue Tarifsätze für den Verkehr der Station Friedrichshagen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin enthalten.

Exemplare des fraglichen Nachtrages können von den betreffenden Güterexpeditionen, sowie von dem Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahn-Verwaltungen bezogen werden.

Berlin, den 28. Dezember 1884. (25)

Königliche Eisenbahn-Direktion, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Die in nachstehend verzeichneten Nummern der Vereinszeitung ex 1884 enthaltenen ermässigten Frachtsätze bleiben unter Aufrechthaltung der an dieselben geknüpften Bedingungen bis auf Weiteres, längstens bis Ende März 1885 in Kraft: No. 58 (1768), No. 62 (1890), No. 84 (2539), No. 48 (1476), No. 53 (1636), No. 82 (2483), No. 52 (1601), No. 45 (1388), No. 58 (1771), No. 76 (2273), No. 55 (1687), No. 75 (2245), No. 48 (1477), No. 83 (2517), No. 58 (1772), No. 39 (1199), No. 40 (1236), No. 41 (1255), No. 53 (1635), No. 63 (1913).

Wien, am 30. Dezember 1884. (26)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Die in der
Vereinszeitung No. 9 Pos. 283 ddo. 30. Januar 1884 publizirten Frachtsätze für
Packleinen und Säcke
nach Budapest etc.;
Vereinszeitung No. 31 Pos. 977 ddo. 19/4. 1884 publizirten Frachtsätze für
Mineralwasser
von Budapest etc.,
sowie die in der Vereinszeitung No. 79 Pos. 2384 vom 8. Oktober 1884 bezw. No. 84 Pos. 2544 vom 25. Oktober 1884 bezw. No. 93 Pos. 2850 vom 26. November 1884 publizirten Frachtsätze für
Pflaumen, Obst gedörrt etc.
von diversen Ungarischen Stationen im Verkehre mit den Elbeumschlagsplätzen Laube-Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz sowie Dresden-Elbkai
finden unter den gleichen Bedingungen bis auf Weiteres, längstens Ende März 1885 Anwendung.

Wien, am 30. Dezember 1884. (27)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Die in der Vereinszeitung in No. 45 Seite 592, Post 1391 und No. 48 Seite 635, Post 1478 für Rohzucker publizirten Frachtsätze finden ab 1. Januar 1885 bis auf Weiteres, längstens bis Ende März 1885 auch Anwendung auf „Zucker aller Art“.

Ferner bleiben die in No. 90 Seite 1165, Post 2742 enthaltenen Rohzucker-Frachtsätze bis auf Weiteres, längstens bis Ende März 1885 unter den an dieselben geknüpften Bedingungen in Kraft.

Wien, am 29. Dezember 1884. (28)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. März 1885 tritt an Stelle des Tarifs für den **direkten Personen- und Gepäckverkehr** zwischen Carlsbad und Marienbad einerseits und Stationen der Nordhausen-Erfurter, Thüringischen etc. Bahn andererseits vom 1. Februar 1878 ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die bisherigen Fahrpreise und Gepäcktaxen theilweise erhöht, bezw. ermässigt werden.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 23. Dezember 1884. (29)

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Kronprinz Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Januar 1885 fällige Coupon der gesellschaftlichen Aktien vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der K. K. priv. Allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt, u. zw. entsprechend dem in der Generalversammlung vom 5. Juni l. J. gefassten Beschlusse im Sinne des § 8, Punkt II a des mit Gesetz vom 8. April 1884 genehmigten Uebereinkommens vom 11. Dezbr. 1883, betreffend die Führung des Betriebes der Kronprinz Rudolfbahn für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung der Bahn durch den Staat, mit 4,75 fl. Silber Oe. W. pr. Stück, ferner die am gleichen Tage fälligen verloosten Aktien ebendort mit 200 fl. Silber Oe. W. pr. Stück zur Einlösung gelangen.

Die zur Einreichung erforderlichen Begleitscheine werden bei der K. K. priv. Allg. Oesterr. Boden-Kreditanstalt und bei der Liquidatur der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen ausgefolgt.

Wien, im Dezember 1884. (30)

Der Verwaltungsrath.

V. Submissionen.

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Betriebsmaterialien sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbureau bierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von

a) 40 ₰ für Gruppe I enthaltend: Baumwollenabfall, Putz-Jute, Putzleder, Putzpulver, Putztücher, Reiserbesen, Scheuerleinen. Piacababesen und Plomben,
b) 40 ₰ für Gruppe II enthaltend: Bindfaden, Haarbesen, Handfeger, Kohlenkörbe von Rohr, Sackband, Scheuerbürsten, Schrubber, Band- und Hohl- sowie Cordeldochte, Küchen-Tafeldochte und Glascylinder,
c) 30 ₰ für Gruppe III enthaltend: Kienöl, Dextrin, Gummi arabicum Tafelkreide, Kupfervitriol, Bittersalz, Graphit und Stearinlichte,
d) 50 ₰ für Gruppe IV enthaltend: raff. und rob. Rüböl, Petroleum, Talg, Karbolsäure, karbolsaurer Kalk, grüne Seife, weisse Riegelseife und Soda

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Betriebsmaterialien Gruppe I bez. II. etc.“ bis zum Termine am

Freitag, den 16. Januar 1885, Vormittags 11 Uhr

verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 28. Dezember 1884. (31)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die Lieferung von 12 000 Stück Schwellenmarkirnägel soll auf dem Wege der Submission vergeben werden. Offerten sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen, längstens bis zum 10. Januar 1885 an die unterzeichnete Dienststelle franko einzusenden, woselbst auch die Bedingungen eingesehen werden können.

Giessen, den 30. Dezember 1884. (32)
Die Grossh. Haupt-Magazinsverwaltung der Oberhessischen Eisenbahnen.







Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 2. 1885.





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Januar 1885.

Inhalt:

Die Choleragefahr vom Standpunkte der Eisenbahnen.

Von **Dr. Michael Grossmann**, Sanitäts-Referent der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn.

(Aus einem Vortrag, gehalten im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten am 16. Dezember 1884.)

(Schluss aus No. 1.)

Wir sahen (in voriger Nummer S. 6 flg.), dass die verschiedensten Punkte der Erde von dieser Krankheit heimgesucht wurden, und wenn einzelne Gegenden verschont blieben, wie ein Theil der Westafrikanischen Küste, der Polynesische Archipel, ein Theil Nordamerikas, in Europa Lappland und Island, so ist solches ganz bestimmt nur durch den geringen Verkehr und lockeren Kontakt mit der übrigen Welt zu erklären.*)

Es wäre ganz zwecklos, an dieser Stelle alle Angaben und Vermuthungen, die im Verlaufe der Jahre über die Krankheitsquelle der Cholera aufgetaucht sind, zu resumiren. So viel ist gewiss, dass die medizinische Welt seit dem ersten Auftreten dieser Epidemie in Europa an dem Gedanken festhielt, dass es sich um einen organischen, wahrscheinlich pflanzlichen Krankheitserreger handeln dürfte, der, wenn einmal in den menschlichen Organismus aufgenommen, sich hier unendlich vermehrt, und durch seinen eigenen Vegetationsprozess entweder lebenswichtige Elemente in unerträglicher Menge seinem Wirthe entzieht, oder aber das tödtliche Gift in seinen Ausscheidungen absetzt.

*) Die auffallende Beobachtung, die gemacht wurde, dass die Cholera bei den letzten Epidemien nach einem drohenden Anfang, trotz grossem und regem Verkehr zwischen den Nachbarstädten, dennoch keine grössere Ausdehnung gewinnen konnte und wie ein Strohfeuer bald wieder zum Erlöschen kam, wollen die meisten Epidemiologen dadurch erklären, dass sie sagen: Die gegenwärtige Epidemie, die mit 1865 begonnen hatte, gehe jetzt schon dem Endstadium entgegen, und das Choleragift habe an Bösartigkeit im Verlaufe dieser Jahre Vieles eingebüsst. Dr. Grossmann theilt diese Anschauung nicht, da in Toulon, Neapel etc. eine grosse Anzahl Cholerafälle mit rapidem Verlauf der Krankheit vorkamen.

Es ist begreiflich, dass unter diesen Umständen die Pilze, die, wenn auch schon früher, wenigstens ihrer äusseren Erscheinung nach gekannt waren, sehr bald zum Gegenstande des eifrigsten Studiums gemacht worden sind.*)

Auf Grund der neuesten Forschungen von Koch u. A., die mit einem staunenswerthen Scharfsinn und der grössten Gewissenhaftigkeit durchgeführt wurden, können wir gar nicht mehr zweifeln, dass dieselben eine ganze Reihe von schweren Krankheiten beim Menschen veranlassen. Wohl ist der Wahrheitsbeweis noch nicht für alle in Frage kommenden Krankheitsformen erbracht, und wir müssen vorläufig noch manche Schlüsse blos per analogiam ziehen; allein die wirklich festgestellten Thatsachen sind so über allen Zweifel erhaben und plädiren so klar und sicher für die Mikro-Parasitlehre, dass wir uns weder durch unreife Witze, noch durch vornehm ablehnde Skepsis in unserem Vertrauen und unserer zuversichtlichen Hoffnung beirren lassen, dass die medizinische Wissenschaft diesmal einen grossen, einen segenbringenden Wurf gethan hat.

Wenn man unsere geschichtlichen und geographischen Mittheilungen über die Cholera mit Aufmerksamkeit verfolgt, wird es auffallen, dass das Auftreten der Epidemie in Mitteleuropa beiläufig zur selben Zeit stattfand, als die ersten Schienenstränge der Eisenbahnen gelegt worden sind.

Wenn wir nun bedenken, dass die Cholera sich stets in der Richtung und mit der Schnelligkeit ausbreitete, in welcher Richtung und Schnelligkeit sich der Strom der wandernden Menschen fortbewegte, so müssen wir gestehen, dass dieser Würgengel für sein erstes Auftreten bei uns kaum eine günstigere Gelegenheit hätte wählen können.

Anstatt zu Fuss mit dem Bettelvolke der Mekkapilger wandern zu müssen, oder auf die langsam stromaufwärts schwimmenden Schiffe angewiesen zu sein, war er in der Lage, als erster blinder Passagier sich die Eisenbahnen dienstbar zu machen und auf der dahinsausenden Lokomotive die Welt zu erobern. In weniger

*) Herr Dr. Grossmann bespricht und kritisirt dann die verschiedenen Systeme und Ansichten, welche von Liebig, Pasteur, Vitalini, de Bary, Pettenkofer, Nägely, Koch u. A. über die Ursache der Cholera aufgestellt worden sind, welche hier wiederzugeben aber zu weit führen würde. Die Redaktion.)

als dreimal 24 Stunden konnte er von Neapel in Berlin sein und in kurzen 8 Tagen ganz Europa besuchen. Hat sich diese für ihn glänzende Perspektive verwirklicht? Durchaus nicht. Im Gegentheil. Je mehr die Eisenbahnschienen ausgebaut worden sind, je dichter ihr Netz wurde, je vollständiger sie den Gesammtverkehr der Menschen beherrschte, um so schwerfälliger wurde die Wanderung der Choleraepidemie. Selbst im Mutterlande derselben, in Vorderindien, wo weit über 10 000 Englische Meilen Bahnschienen liegen, konnte die Epidemie seit dem ersten Lokomotivpfiff nicht mehr jene In- und Extensität gewinnen, wie in den früheren Jahren.

Fragen wir nach dem Grund dieser auffallenden Erscheinung, so ist darauf hinzuweisen, dass die Wissenschaft eine ganze Reihe von Momenten eruirt hat, die der Verbreitung der Epidemie ebenso Vorschub leistet, wie die leicht entzündlichen Stoffe der Feuersbrunst. Feuchte Wärme (namentlich in der Höhe der menschlichen Temperatur), schmutzige, schlecht ventilirte Wohnungen, grosse Menschenansammlungen, Zersetzungsprodukte organischer Substanzen, gleichviel ob diese in den Kloaken und Kanälen der Städte oder in Sümpfen, in Flüssen oder im Trink- und Grundwasser sich befinden.

Vergegenwärtigen wir uns nun die Reisen unserer Vorfahren zur Zeit, als noch keine Eisenbahnen waren. Entweder zu Fuss oder aber in irgend einem von Thieren gezogenen Fuhrwerke ziehen sie hin im langsamen Marsch längs der Landstrasse; rechts und links die zahlreichen Einkehrwirthshäuser, Spelunken und Herbergen, wo „Halt" gemacht wird, um sich zu restauriren und das Lastthier zu füttern und zu tränken und bei der nächsten Station auch zu übernachten. Der Vordermann lässt dann das warme Nest, mit allem was er vorgefunden und selbst hinzugefügt hat, seinem Nachfolger zurück und man begreift, wenn da ein Krankheitsstoff deponirt wurde, so fand er einen üppig gedüngten Boden und jeder neue Ankömmling hat nicht blos seinen Theil erhalten, sondern auch eine Dosis zur nächsten Station fortgeschleppt. Bedenken wir ferner, dass zu dieser Zeit der Telegraph noch nicht jeden Fall sofort zur Kenntniss bringen konnte, und dass das Feuer schon in weiter Ausdehnung in hellen Flammen loderte, bevor die Welt darauf aufmerksam und zur Intervention veranlasst wurde.

Ein anderes Verkehrsvehikel war das Schiff.

Bei diesem Transportmittel finden wir schon gar alle Eigenschaften vereinigt, für Krankheitskeime eine wahre Brutstätte abzugeben. Der knappe Raum, in den die Reisenden namentlich Nachts zusammengepfercht werden, die Unmöglichkeit auf offener See „Halt" zu machen, um den Kranken wegzuschaffen, die komplizirten Verhältnisse, die eine vollkommene Isolirung des Kranken und gleichzeitig eine gründliche Desinfektion des ganzen Schiffes undenkbar machen, sind Momente genug, um begreiflich zu machen, weshalb die Schiffe bei Verbreitung von Epidemien eine so berüchtigte Rolle spielen.

Betrachten wir nun die diesbezüglichen Verhältnisse bei den Eisenbahnen. Schon der Umstand, dass fast der gesammte Personenverkehr des Binnenlandes sich auf den Schienen der Bahnen abwickelt, wo alle wichtige Vorkommnisse kontrollirt, nöthigenfalls telegraphisch angezeigt werden können, ist eine mächtige Waffe bei Bekämpfung von Epidemien, denn er erleichtert ungemein ein sofortiges und demnach erfolgreiches Eingreifen. Der Eisenbahnzug, wie er in der Abgangsstation dem Publikum zur Verfügung gestellt wird, leistet vom hygienischen Standpunkte was Reinlichkeit, Trockenheit und Ventilation anbelangt, das denkbar Vollkommenste. Bricht aber bei irgend einem Reisenden während der Fahrt die Cholera aus, dann wird er schon nach wenigen Minuten bei der nächsten Station, nöthigenfalls beim nächsten Wächterhause abgesetzt, seine Reisegefährten, die in der kurzen Spanne Zeit kaum infizirt werden dürften, können zur grösseren Sicherheit einer sofortigen Desinfektion unterzogen werden, während der betreffende Wagen abgekuppelt für längere Zeit ausser Verkehr gesetzt und einer gründlichen Desinfektion unterzogen wird.

Schon diese Parallele zwischen „Einst" und „Jetzt" zeigt hinlänglich, dass wir es zum grossen Theile der Erfindung der Eisenbahnen zu verdanken haben, wenn die Cholera in den letzten Jahren keine grössere Ausdehnung gewinnen konnte.

Wie wäre es sonst zu erklären, dass die Cholera in Toulon, Marseille und Neapel Wochen lang wüthete ohne jene Städte zu infiziren, mit denen sie täglich durch direkte zahlreiche, stark frequentirte Bahnzüge in Verbindung stehen? und dass das zu Neapel viel näher liegende Rom verschont blieb, während das viel entferntere, dafür aber an der Meeresküste liegende, somit den verschiedenen Schiffen zugängliche Genua von der Epidemie angesteckt wurde? oder dass Polnisch-Lissa, ein wahrer Knotenpunkt von Eisenbahnen, von dem nahen Breslau und Posen, wo die Cholera wüthete trotz ununterbrochenem Kontakte durch den Bahnverkehr nicht von derselben ergriffen wurde?

In der Reihe der die Choleraepidemie begünstigenden Faktoren, die man als die „Gelegenheitmacher" bezeichnen könnte — ist der grosse Menschenverkehr erfahrungsgemäss der allergefährlichste. Wenn nun dieser Faktor wirkungslos abprallt, so ist es wahrlich nur eine Verlegenheitsausrede, wenn man uns einreden will, dass er durch das Trink- und Grundwasser paralysirt wurde. Ein bischen Schmutz zum Gedeihen der Spaltpilze dürfte sich selbst dort vorfinden, wo das Trink- und Grundwasser von idealer Reinlichkeit ist.

Es soll damit nicht gesagt sein, dass die Verbreitung der Epidemie durch die Eisenbahn absolut unmöglich sei. Hätte sie blos den Personenverkehr zu besorgen, dann wäre die Gefahr zweifellos auf ein ganz bedeutungsloses Minimum zu reduziren. Da sie aber überdies den Güter- und Gepäcktransport zu versehen hat, so entstehen leider Gefahren, die um so bedenklicher sind, als sie nicht so zu übersehen und der Kontrolle nicht so zugänglich sind.

Das Schwergewicht der Vorsichtsmassregeln bei den Eisenbahnen muss demnach auf diesen Theil gelegt werden.

Unsere heutigen prophylaktischen Massregeln haben zwei Zielpunkte. Erstens alle das Gedeihen und Fortkommen des Choleragiftes begünstigende Momente, „die Gelegenheitsmacher" zu beseitigen und zweitens die Auswürfe der Cholerakranken und die durch dieselben verunreinigten Effekten möglichst unschädlich zu machen.

Was den ersten Punkt anbelangt wäre es wünschenswerth, dass bei den zukünftigen Eisenbahnbauten den sanitätspolizeilichen und hygienischen Anforderungen mehr Rechnung getragen werde, als es bisher geschehen ist, sowie dass den bestehenden Abort-Einrichtungen eine gehörige Aufmerksamkeit zugewendet werde. Die Kloaken und Senkgruben, die Aborte und Kanäle fast in ganz Europa werden oft mit einer Leichtfertigkeit gebaut und beaufsichtigt, wie man es schon vom ästhetischen Standpunkte fast für unmöglich halten sollte.*)

Was den zweiten Punkt dieser prophylaktischen Bestrebungen anlangt, so ist vorauszuschicken, dass noch bei einer jeden Epidemie die grosse Gefahr, die den Choleradejekten und den von ihnen beschmutzten Effekten innewohnt, durch zahllose Beispiele demonstrirt wurde. Wir wollen hier blos zwei anführen.

Eine graue Schwester hatte im Jahre 1867 (Branson in Wallis) Monate hindurch Kranke in den schmutzigsten Räumlichkeiten mit aller Hingebung und Aufopferung gepflegt und blieb gesund. — Am Ende der Epidemie wollte sie mit ihrem edlen Beispiele aneifernd vorangehen, betheiligte sich auch bei der Reinigung der Wäsche, und schon nach wenigen Stunden erkrankte sie an der Cholera und starb.

Im Jahre 1873 wurde die Cholerawäsche einer Abtheilung im Wiener Rudolfspitale vorerst in eine 10prozentige Karbollösung gelegt, und nach zwölfstündiger Desinfektion in die Wäscherei der drei Krankenhäuser Wiens nach Dornbach gebracht. Kaum dass sich die sechsundzwanzigjährige gesunde Magd an die Arbeit machte, wurde sie gleich ohnmächtig, musste auf ihr Zimmer getragen werden, wo sie nach wenigen Stunden an der Cholera starb. Einige Tage später kam eine ähnliche Wäschesendung aus dem allgemeinen Krankenhause. Wieder dauerte es kaum wenige Minuten und die mit dieser unglückbringenden Sendung beschäftigte dreiundzwanzigjährige Magd erkrankte an der Cholera. Nun folgte ein förmlicher Aufruhr in dieser Anstalt, die meisten kündigten sofort den Dienst und wollten nicht mehr die Wäsche berühren. Die siebenundzwanzigjährige Wirthschafterin wollte mit aufmunterndem Beispiele vorangeben, nahm vorerst schwarzen Kaffee mit Rum und ging an die Arbeit. Nach halbstündigem Manipuliren bekam sie einen Brechdurchfall, dem sie auch dann zum Opfer fiel.

Aehnliche Beispiele könnten in Masse angeführt werden. Wir können die Nutzanwendung für den zweiten Punkt unserer prophylaktischen Bestrebungen bei dem Eisenbahnverkehr daraus ziehen, dass, da zur Stunde noch kein absolut verlässliches Desinfektionsmittel bekannt ist resp. unser diesbezügliches Wissen sich noch im Stadium des Experimentes befindet, die Desinfektions-Manipulationen schon an und für sich Gefahren mit sich führen, ferner in Berücksichtigung dessen, dass alle anderen Vorsichtsmassregeln, wie die verschiedenen Durchräucherungen, Cordons und Landquarantäne, theils undurchführbar, theils, wie dies die Erfahrung und die Wissenschaft längst nachgewiesen hat, ganz nutzlos sind.

So wäre denn, und zwar entweder auf internationalem Wege — die Epidemien demonstriren die Solidarität des Menschen deutlich genug, — oder wenn dieser Modus zu schwerfällig und complizirt sein sollte, innerhalb unserer eigenen Machtsphäre die Anordnung zu treffen, dass an den Grenzstationen, insolange die Epidemie im Nachbarstaate herrscht, das sämmtliche Gepäck

*) Der Vortragende weist auf einen Fall hin, wo die Damen einer Reisegesellschaft von Genua bis Rom von Station zu Station vergebens den Versuch gemacht haben, den Anstandsort aufzusuchen und kopfschüttelnd, von Ekel erfasst, jedesmal das beschämende „Unmöglich" konstatiren mussten. Wenn Aehnliches an einer der Haupt-Bahnlinien Italiens erlebt wird, dann dürfen wir uns nicht wundern, wenn von den Lebensverhältnissen der Neapolitanischen Lazzaronis so düstere, den Athem beklemmende Nachrichten gemeldet werden.

aller Reisenden einer genauen Revision zu unterziehen und dasjenige Gepäckstück, in welchem schmutzige Wäsche oder andere verdächtige unreine Effekten gefunden werden, sofort an Ort und Stelle zu verbrennen ist. Das Leben eines einzigen Menschen, das Glück einer einzigen Familie ist doch wohl höher anzuschlagen, als all die Summen, die auf solchem Wege vernichtet würden. — Dagegen sollte man die sonst beliebten Massregeln, welche weit grössere Geldopfer fordern, ohne doch den angestrebten Zweck zu erfüllen (Durchräucherung, Cordons etc.), aufgeben.

Wer Dynamit auf den Eisenbahnen unangemeldet expedirt, wird vom Gesetze mit Recht streng bestraft und doch kann es keinem Zweifel unterliegen, dass der schmutzige Inhalt eines kleinen Handkoffers der Gesellschaft unter gewissen Umständen mehr Schaden zufügen kann, als ein Dutzend von Bomben und Petarden.

Dass in so gefahrvollen Zeiten nur energische Massregeln von Erfolg sind, haben wir ja vor einigen Jahren mit Wetljenka erlebt. Kaum dass der Ort niedergebrannt wurde, war auch schon die Pest verschwunden.

Von glaubwürdiger Seite wird erzählt, dass die Cholera in Toulon schon Wochen lang gewüthet hatte, bevor die traurige Thatsache öffentlich eingestanden wurde.

Hätte man die ersten Infektionsheerde, so lange sie noch vereinzelt dastanden, sofort mit Feuer und Flammen vernichtet, nöthigenfalls ganze Häuser niedergebrannt, so wäre, ganz abgesehen davon, dass man durch dieses Opfer das hundert- und vielleicht tausendfache an Nationalvermögen gerettet hätte, der Welt namenloses Elend erspart geblieben und vielen Tausenden von Mitmenschen das Leben erhalten. —

Am Schluss seines mit grossem Beifall aufgenommenen Vortrages bemerkte der Redner, dass es ihm vor allem Anderen darum zu thun gewesen sei, die Rolle des Eisenbahnverkehrs bei Verschleppung der Choleraepidemie in das richtige Licht zu setzen und kurz anzudeuten, in welcher Weise die Eigenthümlichkeit der Eisenbahnen, auf deren Schienen sich fast der gesammte Menschenverkehr abwickle, noch vollkommener zur Bekämpfung des gemeinsamen Feindes entwickelt werden könnte.

Möge das geflügelte Rad, dieser siegesgewohnte Pionier der Civilisation, auch auf diesem Gebiete seine segensreiche Mission voll und ganz erfüllen.

Eisenbahnverwaltung und Parlamentarismus.

Von **Paul Dehn.**

Zu dem bekannten Buche von Lothar Bucher „Der Parlamentarismus wie er ist“ (Stuttgart 1881, Krabbe) sollte eine Fortsetzung oder ein Seitenstück geschrieben werden und zwar mit der besonderen Ueberschrift „Der Parlamentarismus und die Verwaltung“. Als Musterstaat zu abschreckenden Belegen für dieses grosse Kapitel würde statt Englands unzweifelbaft Frankreich heranzuziehen sein, wo die Mitglieder des Parlaments eine Art Nebenverwaltung bilden und wenngleich nur als Individuen, so doch im Abglanz eines Strahles der Sonne parlamentarischer Souveränetät selbst bei der Besetzung des Nachtwächterpostens ein nicht selten entscheidendes Wort mitzusprechen haben. Bisher hat sich, wie es scheint, nur der Komödiendichter dieser eigenartigen Auswüchse bemächtigt, welche indessen eine ernstere Behandlung verdienen. Sollte dieselbe Deutscherseits versucht werden, so entsteht allerdings die für den betreffenden Autor unerwünschte, im Uebrigen aber recht erfreuliche Schwierigkeit, dass Deutschland für dergleichen Auswüchse des modernen Parlamentarismus gar keine Belege bietet, solche also durchweg aus dem Auslande zu nehmen sind.

Zu dem Kapitel „Parlamentarismus und Verwaltung“, insbesondere zu dem Unterabschnitt „Parlamentarismus und Eisenbahnverwaltung“ ist unlängst aus Italien ein Beitrag gekommen, welcher nicht nur an und für sich hochinteressant, sondern auch geeignet ist, für solche Staaten, wo der Parlamentarismus mit all seinen Auswüchsen bereits durchgeführt worden ist, die Frage: Ob Staatsbahnen, ob Privatbahnen? in einem neuen Lichte erscheinen zu lassen. In Deutschland hat man auf der einen Seite ganz richtig höhere ethische Grundsätze, auf der anderen Seite die Verfolgung privater Interessen erblickt und von der Staatsverwaltung eine ganz andere Meinung gehabt, als von der Verwaltung des Privatkapitals. Da war die Wahl zwischen Staats- und Privatbahnen nicht schwer. Anders in Italien und überall dort, wo neben der Staatsverwaltung sich der Parlamentarismus eingenistet hat. In den Debatten über die Verpachtung der Italienischen Eisenbahnen in der Sitzung des Italienischen Abgeordnetenhauses vom 9. Dezember 1884 hat sich der Berichterstatter des Eisenbahnausschusses, der Abg. Barazzuoli, über diesen Punkt kurz und bündig mit folgenden inhaltsschweren Worten geäussert, nachdem Angesichts der privatkapitalistischen Missbräuche von verschiedenen Seiten des Hauses sich Stimmen zu Gunsten der staatlichen Eisenbahnverwaltung erhoben hatten und zwar mit Hinweis auf Deutschland. Hiergegen wendete sich Barazzuoli und bemerkte:

„Man hat das Beispiel Deutschlands citirt. Aber ich habe erst vor nicht vielen Tagen dem ehrenwerthen Minister für öffentliche Arbeiten gesagt: Geben Sie mir den Fürsten Bismarck, geben Sie mir das Preussische Regiment, welches konstitutionell, aber nicht parlamentarisch ist, und dann werden wir darüber verhandeln, ob es entsprechend sei, den Staatsbetrieb anzunehmen. In Preussen verstehe ich ihn; ich verstehe ihn mit Bismarck; ich verstehe ihn mit jener Einrichtung, durch welche das Leben der Ministerien vom Parlamente nicht abhängt, durch welche die Einflussnahme des Parlamentes auf die verschiedenen Zweige der Administration und der Eisenbahnverwaltung nur so weit reicht, als sie ihm von der exekutiven Gewalt zugestanden wird.

Wir im Gegentheile — und jedes Regime hat seine Vortheile und seine Nachtheile — wir sind in vollem parlamentarischen Regime; und damit habe ich Alles gesagt: et ne nos inducas in tentationem. (Heiterkeit.)

Trachten wir, meine Herren, dass nicht etwa die Verwaltung der Eisenbahnen vom Palazzo di San Silvestro (Ministerium der öffentlichen Bauten) in den Palazzo Monte Citorio (Parlamentsgebäude) übergehe; und sie würde bei Annahme des Staatsbetriebes dahin übergehen, und weder unsere Finanzen noch eine gute Verwaltung der Eisenbahnen könnte sich darüber erfreuen.“ (Stimmen: Es ist wahr!)

Diese Bemerkungen berühren einen der wundesten Punkte des modernen Parlamentarismus in der Verwaltung. Wenn sie für Deutschland keinen praktischen Werth, sondern nur theoretisches Interesse haben, so ist dieser glückliche Umstand der Entwickelung der Staatsverwaltung in Deutschland zu danken, welche, hervorgerufen durch ein pflichtbewusstes Königthum und konsolidirt durch ein berufsmässig vorgebildetes nicht minder pflichtbewusstes Beamtenthum, nicht depossedirt werden konnte durch Institutionen, welche bei aller Anerkennung ihrer Lichtseiten doch auch recht dunkle Schattenseiten hervorzukehren begonnen haben.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereinsbahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die nachbezeichneten Strecken als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien:

1. Die am 14. Dezember 1884 dem öffentlichen Verkehre übergebene, der Generaldirektion der K. K. privilegirten Böhmischen Nordbahn unterstellte, 10,571 km lange Lokalbahnstrecke Schluckenau-Nixdorf.

2. Die der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellten, am 16. resp. 22. desselben Monats dem öffentlichen Verkehre übergebenen 146,8 km resp. 46,26 km langen Strecken Saybusch-Zablocie und Sucha-Skawina.

Verzeichniss der Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge. Zu dem Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge nebst Anhang ist der I. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden.

Cirkularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 6970 vom 25. v. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem 1. Nachtrage zu dem Verzeichniss der auf den Vereinsbahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 7056 vom 28. v. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages auf Ergänzung der Bestimmungen in den Absätzen 2 und 7 des Vereins-Wagenregulativs an die Kommission zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 7064 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Vereinigung des Dienstes auf den Stationen Carolinengrube O. S. und Rosdzin (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 7073 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ausschliessung des Artikels „flüssiges Ammoniak“ vom Eisenbahntransport (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 7080 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 7091 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 7098 vom 29. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereinsbahnstrecken (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 7116 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereinsstatut. Mittheilung einer Vereins-Verwaltung über die Anwendbarkeit des § 5 des Vereinsstatuts auf eine anschliessende Bahn (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 7133 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten. Mittheilung von nachträglich eingegangenen Beantwortungen der aufgestellten Fragen, betreffend Revision der Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen (abgesandt am 31. v. Mts.).

No. 7149 vom 30. v. Mts. an die vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Kommissionen des Vereins. Mittheilung über Konstituirung der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs (abgesandt am 2. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Organisation der Preussischen Staatsbahn-Verwaltung.

Mit dem Beginne des neuen Etatsjahres, am 1. April 1885, sollen, wie wir bereits in No. 81 S. 1035 Jahrg. 1884 d. Ztg. mittheilten, einschneidende Veränderungen Schlesischer und Schlesien benachbarter Eisenbahn-Direktionen und Eisenbahn-Betriebsämter vorgenommen werden. Nach einer noch mehr in das Detail der neuen Organisation eingehenden Notiz der „Schlesischen Zeitung" ist in dieser Richtung Folgendes geplant. Die Königl. Eisenbahn-Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau wird aufgehoben. Das gesammte dieser Direktion bislang unterstandene Gebiet des ehemaligen Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn-Unternehmens wird zwei Eisenbahn-Betriebsämtern zugewiesen, welche ihren Sitz in Breslau erhalten und deren eines, umfassend die Strecke Breslau-Stettin, der Königl. Eisenbahn-Direktion Breslau zugetheilt wird, während das andere, muthmasslich mit dem Namen „Breslau-Halbstadt" zu belegende, die sämmtlichen übrigen Strecken der früheren Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn verwalten und von der Königl. Eisenbahn-Direktion Berlin ressortiren wird. In Oppeln wird ein neues Betriebsamt für die Strecken: Brieg-Cosel-Kandrzin, Oppeln-Borsigwerk-Laband und Oppeln-Vossowska eingerichtet, das bisherige Betriebsamt Breslau-Cosel in Breslau aber wird in ein Betriebsamt Posen-Brieg in Breslau umgewandelt. In Posen soll der Direktion Breslau vom bezeichneten Termin ab nur noch ein Betriebsamt und zwar mit den Strecken einerseits Stargard-Posen (ausschliesslich der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn), andrerseits des jetzigen Betriebsamtes Posen-Kreuzburg verbleiben. Das Gebiet der zu dem bisherigen Betriebsamte Stargard-Posen in Posen gehörigen Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn wird von der Königl. Eisenbahn-Direktion Breslau abgezweigt und der Königl. Eisenbahn-Direktion Bromberg zugewiesen werden. Das Betriebsamt Glogau behält vom 1. April 1885 ab nur die Strecke Lissa-Hansdorf und wird übrigens mit Neubauten beauftragt werden. Die Strecke Sagan-Sorau geht an die Königl. Eisenbahn-Direktion Berlin über. Das Betriebsamt Breslau-Dzieditz, welches gegenwärtig das gesammte Gebiet des ehemaligen Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn-Unternehmens umfasst, soll vom Beginn des neuen Etatsjahres ab in ein Betriebsamt für die Strecke Breslau-Tarnowitz umgewandelt werden, während die südlich von Tarnowitz belegenen Strecken der früheren Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn theils dem Betriebsamte Kattowitz, theils dem Betriebsamte Ratibor zugetheilt werden sollen. Vom Betriebsamte Neisse geht die Strecke Camenz-Frankenstein in die Verwaltung der Königl. Eisenbahn-Direktion Berlin über, wogegen die Strecke Brieg-Neisse dem Betriebsamte Neisse neu zugetheilt wird. — Gleichzeitig mit den vorbezeichneten Veränderungen soll die Einrichtung von Betriebskassen für die Betriebsämter durchgeführt werden.

Preussische Staatsbahnen:

Personalien.

Versetzt sind: der Geh. Regierungsrath Platner in Berlin als Mitglied an die Königl. Eisenbahn-Direktion in Breslau; der Regierungs- und Baurath Koschel in Breslau als Mitglied an das Königl. Eisenbahn-Kommissariat in Berlin; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Janssen in Breslau als ständiger Hülfsarbeiter an das der Königl. Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische) in Köln unterstellte Betriebsamt in Dortmund; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Francke von M.-Gladbach nach Dirsehau und R. Schmidt von Hannover nach Burgsteinfurt.

Neue Haltestelle.

Mit dem 16. Januar d. J. wird die neuerbaute Haltestelle Wandersleben — zwischen Neudietendorf und Gotha gelegen — dem öffentlichen Verkehr und zwar zunächst nur für den Empfang und Versand von Gütern in Wagenladungen übergeben.

Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Wriezen über Alt-Rüdnitz nach Jaedickendorf beauftragt worden.

Preussischer Staatsrath.

Die Einberufung des Staatsrathes soll zum 12. d. M. erfolgt sein. Demselben werden die dem Landtage zu unterbreitenden Vorlagen zur Begutachtung vorgelegt werden. Ueber den Zusammentritt des Landtages ist ein Termin endgiltig noch nicht festgesetzt; so viel indess verlautet, wird die Berufung zum 15. d. M. erfolgen.

Sommerfahrplan-Ordnung.

Auf die Tagesordnung der Mitteleuropäischen Fahrplankonferenz für die Sommersaison 1885 sind nach Mittheilung des „Berliner Aktionär" die nachfolgenden Anträge gesetzt worden: 1. Herstellung einer neuen Schnellzugsverbindung von Kopenhagen nach Frankfurt a/M. durch Früherlegung des Abendschnellzugs Kopenhagen-Korsör, des Dänischen Dampfschiffes und des in einen Schnellzug umzuwandelnden Frühpersonenzugs Kiel-Hamburg, sowie durch spätere Abfahrt des Hamburg-Frankfurter Tagesschnellzugs (via Cassel bezw. Bebra). — 2. Herstellung einer beschleunigteren und bequemeren Verbindung zwischen Kopenhagen und Hamburg via Korsör-Kiel mit den Deutschen Tages-Postdampfschiffen durch Einlegung eines neuen, 8½ Uhr Vormittag in Kopenhagen abgehenden und spätestens 11 Uhr in Korsör eintreffenden Schnellzugs. — 3. Wiedereinrichtung der Schnellzugsverbindung Stockholm-Malmö-Stralsund-Berlin für die Dauer der Reisesaison. — 4. Die Tageskurierzüge Berlin-Königsberg und vice versa sollen unter Beschleunigung der Fahrzeit um 20 Minuten bis resp. von Eydtkuhnen geführt werden und hier direkten Anschluss an neu einzulegende Kurierzüge Eydtkuhnen-Petersburg und umgekehrt erhalten. — 5. Der Tagesschnellzug Berlin-Zossen-Dresden-Bodenbach-Wien soll um 15 Minuten später, der Gegenzug aber früher abgelassen werden. — 6. Die Mittagspersonenzüge No. 17 und 18 Berlin-Schneidemühl und umgekehrt sollen um ca. ¾ Stunden später gelegt und bezw. von Bromberg durchgeführt werden. — 7. Herstellung einer direkten Zugverbindung Danzig-Breslau und umgekehrt, was durch Umwandlung zweier gemischten Züge der Strecke Bromberg-Dirschau in reine Personenzüge, sowie durch Verlegung mehrerer Züge zwischen Bromberg und Posen zu erreichen ist. Diese Tagespersonenzüge erhalten eine Fahrzeit von 24¼ Stunden. — 8. Der Köln-Hamburger Tagesschnellzug (via Osnabrück-Bremen) soll vom Sommer ab behufs Verkürzung der Uebergangszeit für die Route nach Holstein bis Altona durchgeführt werden. — 9. In Folge eines Schreibens des Oberpräsidiums der Provinz Westfalen, betreffend die mangelhaften, mit einem längeren Stilliegen in Hamm bezw. Schwerte verknüpften Zugverbindungen zwischen Münster und Minden bezw. Hagen, Arnsberg etc., wird beabsichtigt, drei neue Züge zwischen Münster und Hamm zu fahren, neben gleichzeitiger Umwandlung des gemischten Zuges, der Abends 7 Uhr 18 Minuten in Hamm abgeht, in einen Schnellzug. Damit werden in Hamm direkte Anschlüsse an die Tagesschnellzüge Berlin-Köln und an den Expresszug Berlin-Köln erreicht, wie denn auch eine Verbindung zwischen dem letzteren Expresszuge und dem Nachtschnellzuge Münster-Emden, sowie neue Anschlüsse in Minden mit Bezug auf Wanne-Bremen und Münster-Gronau gewonnen werden. Dabei muss aber der Abends 8 Uhr 10 Minuten von Hamm via Soest nach Paderborn gehende Personenzug eine volle Stunde später gelegt werden. Was die Verbesserung der Verbindungen zwischen Münster und Arnsberg betrifft, so soll der Vormittags 9 Uhr in Kassel nach Scherfede-Schwerte abgehende Personenzug um ca. 20 Minuten früher gelegt werden, damit ein Anschluss an den Expresszug Schwerte-Münster geschaffen wird. Behufs Verbesserung der Verbindungen von Münster nach Hagen und Elberfeld beziehungsweise nach Dortmund und Arnsberg soll der jetzt Vormittags 10 Uhr in Hamm nach Neuss abgehende Personenzug später gelegt werden, damit er Anschluss an den von Emden kommenden Tagesschnellzug erhält. — 10. Damit der Morgens gegen 9 Uhr von Gera nach Leipzig fahrende Personenzug noch Anschluss an den 11 Uhr Vormittags von Leipzig nach Magdeburg fahrenden Schnellzug erhält, was von verschiedenen Seiten angeregt ist, muss seine Früherlegung von mindestens 20 Minuten erfolgen. Es sollen deshalb die Verwaltungen der Weimar-Geraer und der Saal-Eisenbahn ihre Frühzüge ebenfalls entsprechend früher legen, damit in Gera der Uebergang auf den bezeichneten Zug Gera-Leipzig noch möglich ist. — 11. Wiederholt beantragt wird, den jetzt Vormittags 10 Uhr von Basel bezw. München in Köln ankommenden Schnellzug derart zu beschleunigen, dass er bereits gegen 8 Uhr Morgens in Köln eintrifft. — 12. Endlich wird projektirt, an die Abendzüge von Dortmund nach Gronau und in umgekehrter Richtung in Dülmen einen direkten Anschluss in der Richtung nach Wanne und weiter in den Industriebezirk hinein bis zum Rhein zu schaffen. Der Mangel dieser Verbindung erscheint den betreffenden Verkehrsinteressenten um so fühlbarer, als sie selbst dann, wenn sie mit dem letzten Zuge bis Dortmund fahren, auch dort eine Verbindung in der vorbezeichneten Richtung nicht mehr erreichen.

Elsass-Lothringer Eisenbahnen.

Der Grossherzoglich Hessische Bau-Accessist Dr. Emil Laubenheimer ist zum Eisenbahn-Bauinspektor bei der Verwaltung der Reichsbahnen in Elsass-Lothringen ernannt und demselben die Stelle des Vertreters des Vorstehers des bautechnischen Bureaus der Generaldirektion in Strassburg übertragen.

Hessische Ludwigsbahn.

Die Specialdirektion veröffentlicht unterm 31. v. M. folgende Aufforderung: Unsere Bahnstrecken sind bis heute am direkten Güterverkehre zwischen den Rheinisch-Westfälischen Bahnen einerseits und den Pfälzischen, Elsässischen, Badischen und Württembergischen Bahnen andererseits im Transite, theils via Bingen, theils via Babenhausen, theils via Gernsheim durch direkte Gütertarife und Abfertigung im sog. Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande betheiligt. Diese direkten Gütertarife sind uns von der Königlich Preussischen Staatsbahn gekündigt worden und ist ungeachtet unserer Einsprache die Absicht ausgesprochen, vom 1. Januar 1885 an eine direkte Kartirung nach diesen Tarifen über unsere Transitlinien nicht mehr eintreten zu lassen. Es besteht keine Berechtigung, gegen den Willen der Versender unsere vielfach weit kürzeren und absolut leistungsfähigen Linien diesem Verkehre zu verschliessen. Wir richten daher an das Publikum das dringende Ersuchen, sich für seine Transporte zwischen den genannten Bahnen des Südwestdeutschen Verbandes, unserer Transitlinien, insbesondere der wichtigsten über Bingen nach wie vor zu bedienen, und zu diesem Zwecke die Frachtbriefe an vorgedruckter Stelle mit erforderlicher Vorschrift, z. B. „via Bingen“ oder „via Hessische Ludwigsbahn“ zu versehen. Für solche Transporte garantiren wir den Interessenten die seither giltigen direkten Frachtsätze ohne Erhöhung. Gewünschte nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbureau.

Altona-Kaltenkirchen.

Die Frist, welche für die Herstellung der Eisenbahn von Altona nach Kaltenkirchen nebst Zweigbahn nach dem Himmelmoor gesetzt wurde, ist bezüglich dieser Zweigbahn bis zum 9. Juli 1886 verlängert.

Holsteinische Marschbahn.

Der „D. R.-Anz.“ publizirt das Privilegium zur Ausgabe von 8 500 000 ℳ 4prozentiger Prioritäts-Obligationen der Holsteinischen Marschbahngesellschaft. Der Erlös dient für den Bau und die Ausrüstung der Eisenbahn von Heide bis zur Landesgrenze bei Ribe, sowie zur Zurückzahlung hypothekarischer Anleihen und zur Bestreitung der Kosten von Erweiterungen der Bahnanlagen. Die Tilgung wird vom Jahre 1890 ab jährlich in Höhe von 42 500 ℳ nebst den ersparten Zinsen erfolgen. Doch ist die Gesellschaft befugt, mit Genehmigung der Regierung den Amortisationsfonds zu verstärken. Ausserdem ist die Gesellschaft berechtigt, sämmtliche Obligationen mit sechsmonatlicher Frist mit regierungsseitiger Zustimmung zu kündigen und durch Zahlung des Nominalwerthes einzulösen. Diese Kündigung darf jedoch nicht früher als zum 2. Januar 1890 geschehen.

Werrabahn.

Die 4½prozentige Prioritäts-Anleihe I. Emission ist, so weit nicht konvertirt, zur Rückzahlung am 7. April cr. gekündigt worden.

Hessische Nordbahn.

Nachdem die Prioritäts-Obligationen der Bahn zur Rückzahlung am 1. April n. J. gekündigt worden sind, werden nunmehr die Inhaber der acht bis jetzt gegen Nordbahn-Prioritäts-Obligationen der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft nicht umgetauschten Aktien der Hessischen Nordbahn aufgefordert, die betreffende Baarzahlung von 210 ℳ gegen Einreichung der Aktien am 1. Juli 1885 u. A. bei der Königlichen Hauptkasse in Elberfeld in Empfang zu nehmen.

Frankfurter Güterbahn.

Ueber den Verlauf der Generalversammlung wird in Ergänzung unserer Mittheilungen in No. 99 S. 1291 Jahrg. 1884 und No. 1 S. 8 d. Ztg. noch Folgendes berichtet: Betreffs der Entwickelung des Unternehmens theilte der Direktor mit, dass die Einnahme aus Schifffahrt und Bahnbetrieb vom 1. April bis 25. November 306 065 ℳ betragen habe, dagegen die Ausgaben incl. 54 000 ℳ Rücklagen für Reserve und Winter-Reparatur 234 465 ℳ, so dass ein Nettogewinn von 71 600 ℳ, also über 7 pCt. für diese neun Monate sich ergiebt. Demnächst wurde vom Direktor die Vorlage wegen der Kapitalvermehrung nochmals motivirt und erklärt, dass die Gesellschaft durch die Erwerbung des Schiffsparks von der Firma Schottländer in Breslau, welche zum Selbstkostenpreis erfolgt, erst in den Stand gesetzt wird, erfolgreich zu arbeiten, so dass die Geschäftsresultate sich voraussichtlich durch das Zustandekommen dieses Kaufes fortdauernd aufbessern werden. Die Emission von 1 Million Mark neuer Aktien wurde hierauf einstimmig genehmigt. Dieselbe erfolgt nach Eintragung dieses Beschlusses ins Handelsregister in der Art, dass den alten Aktionären auf 4 Aktien à 500 ℳ eine Aktie à 1 000 ℳ zu pari offerirt wird.

Gepäcksendungen.

Die auf Station Berlin der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg (Lehrter und Potsdamer Bahnhof) für hier wohnende Adressaten einlaufenden, ohne Billetlösung expedirten Gepäcksendungen (siehe über die Gepäckbeförderung auf Gepäckschein ohne Billetlösung No. 83 S. 1064 Jahrg. 1884 d. Ztg.) werden, soweit den letzteren seitens der Absender der mit der Adresse des Empfängers versehene Gepäckschein als Begleitpapier beigegeben und auf dem Schein nicht „Selbstabholung“ oder „Bahnhof-Restante“ vorgeschrieben wird, dem Adressaten durch Vermittelung der Berliner Packetfahrt-Gesellschaft zugestellt. Die Zustellungsgebühr beträgt:

a) für Collis im Gewichte bis einschl. 10 kg . . 30 ₰
b) „ „ „ „ „ 25 „ . . 60 „
c) „ „ „ „ über 25 kg hinaus . . 1 ℳ

Bei Annahmeverweigerung oder sonstigen Ablieferungshindernissen wird für das Zurückschaffen der Sendungen nach der betreffenden Berliner Gepäckexpedition ein Rückrollgeld von für Collis zu a: 20 ₰, zu b: 40 ₰, zu c: 50 ₰ in Ansatz gebracht.

Oesterreichisch-Preussische Eisenbahn-Anschlüsse.

Wir theilten bereits in voriger Nummer kurz mit, dass am 23. v. M. ein Staatsvertrag zwischen Delegirten der Oesterreichischen und Preussischen Regierung in betreff der schwebenden Eisenbahn-Anschlussfragen vereinbart worden ist, welcher jedoch der Genehmigung durch die betreffenden Centralstellen noch bedarf. Den Inhalt des Staatsvertrages bilden (wie bereits angegeben) die Anschlüsse der Lokalbahnen Braunau-(Ottendorf-) Mittelsteine, Hannsdorf-Ziegenhals und ist überdies noch die Lokalbahn Troppau-Ratibor mit in die Verhandlungen, beziehungsweise in den Staatsvertrag einbezogen. Der „B.B.C.“ berichtet noch Folgendes über diesen Staatsvertrag: „Der abzuschliessende Staatsvertrag wird die Anschlussfrage bezüglich der drei genannten Lokalbahnen, sowie der gleichfalls sichergestellten Flügelbahn Lindenwiese-(Barzdorf-)Ottmachau der Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals enthalten.“ Da die Oesterreichische Regierung den Vereinbarungen ihre Zustimmung ertheilen wird, auch zu hoffen ist, dass die Preussische Regierung dem meritorischen Inhalt des Vertragsentwurfes ihre Genehmigung nicht versagen werde, so ist die Ratifikation des Vertrages in Bälde zu gewärtigen, sodass längstens zu Beginn des Monats Februar 1885 mit der Ertheilung der Konzession für die Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals vorgegangen werden könnte. Die Arbeiten wegen Durchführung dieser Lokalbahn werden daher jedenfalls im nächsten Frühjahr in Angriff genommen werden können. Das Oesterreichische Staatsbudget pro 1885 wird durch den Beginn des Baues der in Rede stehenden Lokalbahnen in keiner Weise belastet, da die Beitragsleistung des Staates für die letzterwähnte Lokalbahn erst bei Vollendung derselben zu leisten ist. Die auf Preussischem Gebiete gelegenen Anschlussstrecken, sowie die ganze Linie Ratibor-Troppau werden Preussischerseits hergestellt. Die Bevölkerung, namentlich die industriellen Kreise Schlesiens, werden die werthvolle Vervollständigung, welche das Verkehrsnetz dieses Kronlandes durch die Sicherung der erwähnten Anschlüsse erfährt, gewiss mit lebhafter Befriedigung begrüssen.

Anschlüsse der Iwangorod-Dombrawaer Eisenbahn an die Oberschlesische und Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Wie dem „B. B. C.“ von wohlinformirter Seite berichtet wird, war die Eröffnung der breitspurigen Russischen Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn auf der ganzen Strecke von Iwangorod bis Dombrowa bestimmt am 1./13. Januar 1885 zu erwarten, nachdem die Abnahme dieser neuen Bahnlinie seitens einer eigens aus Petersburg zu diesem Zwecke deputirten Russischen Ministerial-Kommission vor Kurzem stattgefunden, diese Alles in bester Ordnung befunden und die Bahn demnach für vollständig fahrbar erklärt hat. Der Andrang für den Güterverkehr war schon im Dezember v. J. für Massengüter, wie Getreide, Holz, Kohlen etc. ein sehr grosser und konnte die Eröffnung des Güterverkehrs von den Interessenten kaum erwartet werden. Ein wesentliches Moment für die dauernde Entwickelung dieser neuen Bahn bildet aber die Frage des weiteren Anschlusses derselben, ohne welchen dieselbe eine Bedeutung niemals erlangen kann. Schon vor Jahresfrist entschied die Kaiserlich Russische Ministerial-Kommission, nachdem sie mit ihren Ingenieuren die ganze Gegend von Dombrowa bis Sosnowice, Granica, Modrzeow-Myslowitz eingehend in Augenschein genommen, sich einstimmig für den Anschluss Modrzeow-Myslowitz und reichte dieses Projekt bereits damals dem Preussischen Verkehrsministerium zur Konzessionirung ein. Nachdem seitens dieses Ministeriums die gründlichsten Erhebungen stattgefunden haben, hat Herr Maybach auf neuerliche Anfrage der Kaiserlich Russischen Regierung jetzt seine Bereitwilligkeit derselben gegenüber zum Anschluss der breitspurigen Russischen Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn via Modrzeow nach Myslowitz erklärt, und werden die diesbezüglichen Bauunterhandlungen mit der Oberschlesischen Eisenbahn bereits eingeleitet, damit der Bau dieser Anschlusslinie Modrzeow-Myslowitz, welche in wenigen Monaten gebaut werden kann, im kom-

menden Frühjahr beginnen kann. Bei dem bereits vorhandenen, grossartig angelegten Güterbahnhofe in Myslowitz wird daselbst mit geringen Kosten eine Centralstelle für die bereits vorhandene Oberschlesische und Kaiser Ferdinands-Nordbahn, sowie für die ferneren Einmündungen der Rechte-Oder-Ufer und der neuen Russischen Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn geschaffen werden können. Für die Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn bildet aber der ministeriell genehmigte Anschluss in Myslowitz ein Ereigniss von ausschlaggebender Bedeutung, da dieser Bahn, welche die bedeutenden Kohlengruben von Sielce (Graf Renard) und Niwka (v. Kramsta), sowie Myslowitzgrube (von Tiele-Winckler) auf ihren Strecken mitnehmen, welche die getreide- und holzreichsten Gegenden Russisch-Polens durchschneiden und eine abgekürzte Route nach Moskau und Petersburg bilden wird, durch den Anschluss an zwei so mächtige Verkehrslinien — wie die Oberschlesische und Kaiser Ferdinands-Nordbahn — die Pforten für den Weltverkehr eröffnet werden, so dass sie in kurzer Zeit einen gewichtigen Faktor im Russisch-Deutschen Eisenbahnwesen bilden dürfte, zumal bei den ausgezeichneten Beziehungen und dem gewichtigen Einfluss ihres Konzessionärs, des Russischen Staatsraths Bankier Bloch in Warschau, ein engerer Anschluss an die Weichselbahn und die Russischen Südwestbahnen in Aussicht genommen ist. Auch was die Preussischen Staatsbahnen anlangt, wird man den Anschluss der Iwangorod-Dombrowaer Linie via Modrzeow-Myslowitz als für die weitere Entwickelung des Deutsch-Russischen Verkehrs vortheilhaft begrüssen können.

Retourbillets.

Ein Schaffner, der einige ihm von Reisenden übergebene Retourbillets veräussert hatte, war später unter Anklage gestellt, die allerdings nur darauf basirte, dass die Instruktion des Beamten ihn die Nichtübertragbarkeit der Billets gelehrt habe. Das Berliner Schöffengericht hatte auch auf sechs Wochen Gefängniss erkannt, das Landgericht die Berufung verworfen. In der Revisionsinstanz vor dem Kammergericht führte der Vertheidiger indess mit Glück an, dass eine blosse Instruktion der Bahnverwaltungen dem gekauften Retourbillet nicht seinen Charakter als Inhaberausweis rauben könne. Sei dies aber nicht zu bestreiten, so habe jeder Inhaber eines noch giltigen Retourbillets auch das Recht, dasselbe zu veräussern, event. auch unter Beihülfe eines Eisenbahnbeamten, und der Erwerber habe einen civilrechtlichen Anspruch auf Beförderung mit der Eisenbahn. Das Kammergericht schloss sich dieser Auffassung an, hob das angefochtene Urtheil mit Rücksicht auf dessen Motivirung auf und wies die Sache an die zweite Instanz zurück, der aber aufgegeben ist, nach einem anderen Grund für die Beurtheilung der Schuldfrage zu forschen, und z. B. zu untersuchen, ob das auch in dem Eisenbahn-Betriebsreglement veröffentlichte Verbot der Uebertragung der Eisenbahn-Retourbillets an dritte Personen dadurch etwa mit Gesetzeskraft publizirt sei.

Sächsische Staatseisenbahn Döbeln-Oschatz.

Am 6. Januar d. J. fand, nach der „N.-Z.“, die Eröffnung der Schlussstrecke Mügeln-Oschatz dieser schmalspurigen Sekundärbahn statt.

Internationale Telegraphenkonferenz in Berlin 1885.

In Berlin wird im Jahre 1885 die nächste internationale Telegraphenkonferenz abgehalten. Der Beginn derselben ist nach der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ (Dezemberheft) auf den 10. August angesetzt und werden die offiziellen Einladungen dazu auf diplomatischem Wege an die Regierungen aller Staaten erlassen werden, welche an dem Vertrage von St. Petersburg betheiligt sind.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der am 16. Dezember unter dem Vorsitze des Direktors der Königlichen Sternwarte, Herrn Professor Dr. Foerster, abgehaltenen Sitzung des Elektrotechnischen Vereins hielt nach Erledigung geschäftlicher Angelegenheiten Herr Oberingenier von Hefner-Alteneck einen Vortrag, in welchem er verschiedene, bisher noch nicht veröffentlichte, von der Firma Siemens & Halske ausgeführte Apparate vorzeigte und erklärte. Herr Professor Foerster gab hierauf im Anschlusse an einen Bericht, den er dem Verein im verflossenen Jahre über die internationale Konferenz zu Rom erstattet hatte, einen Ueberblick über die Entwickelung, welche die Angelegenheit der Einführung eines einheitlichen ersten Meridians und einer Weltzeit seit jener Konferenz genommen hat. Die Beschlüsse der internationalen Konferenz zu Washington, welche im vergangenen Oktober zur weiteren Regelung dieser Angelegenheit zusammenberufen war, wurden auf Grund der neuerdings veröffentlichten Protokolle mitgetheilt und erläutert. Der Vortragende hebt hervor, dass man den fast einstimmig, nämlich nur gegen den Widerspruch von St. Domingo und mit Stimmenthaltung Frankreichs und Brasiliens, von den übrigen Kulturstaaten gefassten Beschluss, hinfort als ersten Meridian allgemein denjenigen der Sternwarte zu Greenwich anzunehmen, nur lebhaft begrüssen könne, dass dagegen diejenigen Beschlüsse der erwähnten Konferenz, welche die Weltzeit betreffen, eher einen Rückschritt als eine Förderung der bezüglichen Vereinbarungen enthalten. Bei diesen Beschlüssen sei man sich der ganz eingeschränkten Bedeutung, welche die Weltzeit nur haben werde, nicht klar genug bewusst gewesen, und es sei gegenüber solchen Irrungen nicht scharf genug hervorzuheben, dass die Weltzeit niemals irgend eine Bedeutung im bürgerlichen Leben oder im öffentlichen Verkehr gewinnen könne und solle, sondern lediglich auf den innersten Gebrauch der Wissenschaft, der Technik und gewisser Verkehrsanstalten beschränkt bleiben müsse. Der Verlauf der Konferenz zu Washington habe bewiesen, dass die Weltzeit-Frage noch nicht spruchreif und einer weiteren Klärung durch geeignete Berathungen und Belehrungen noch bedürftig sei.

Niederländische Korrespondenz.

Niederländische Centralbahn.

Am 31. Dezember v. J. hat Herr H. A. van Beuningen, Chef des kommerziellen Betriebes der Niederländischen Centralbahn, da sein mit dieser Gesellschaft abgeschlossener Kontrakt in Folge der zwischen der Niederländischen Central- und Rheineisenbahn gepflogenen Uebergangsverhandlungen nicht mehr verlängert werden konnte, seine ehrenvolle Laufbahn als Oberbeamter geschlossen. Das Eisenbahnwesen verliert in ihm einen in allen Zweigen des Handels und der Industrie gründlich erfahrenen Mann, der stets die Interessen des Handels mit denjenigen seiner Gesellschaft zu vereinigen wusste. Nicht weniger beklagen die Beamten, welche während einer Reihe von Jahren unter seiner umsichtigen Leitung gestanden haben, den Verlust ihres Chefs, der stets bereit war, ihnen mit Rath und That zur Seite zu stehen.

Als Beweis ihrer Zuneigung und Hochachtung haben, ihm dieselben bei seinem Scheiden ein Geschenk angeboten bestehend aus einer silbernen Säule, welche sich aus der Mitte eines Fussstücks von schwarzem Marmor erhebt. Auf der mit einer entsprechenden Inschrift versehenen Säule prangen als Eisenbahn-Insignien zwei Schwellen mit einer darüber liegenden Schiene und auf letzterer ein geflügeltes Eisenbahnrad.

Alle Beamten, welche mit Herrn van Beuningen in nähere Berührung gekommen sind, werden ihm stets ein liebevolles Andenken bewahren.

Aus Italien.

Seit Anfang vorigen Monats ist in der Italienischen Deputirtenkammer die Debatte über die Eisenbahnkonventionen (siehe deren Besprechung in den No. 89-94 Jahrg. 1884 d. Ztg.) im Gange. Dieselbe konnte noch nicht zu Ende geführt werden, da die Opposition alles daran setzte, die Berathung möglichst in die Länge zu ziehen. Das ist ihr, obgleich die Kammermehrheit den Konventionen günstig gestimmt ist, so gut gelungen, dass bis zu den Weinachtsferien in der Kammer erst die Generaldebatte über dieselben erledigt worden ist.

Da folgeweise die Konventionen kaum vor dem nächsten Monate die Sanktion der Krone erhalten können, hat der Kommunikationsminister Grimaldi dem Parlamente eine Gesetzesvorlage unterbreitet, in der die Regierung ermächtigt wird, den Betrieb der Alta Italia und der Römischen Bahnen noch ein ferneres halbes Jahr in Händen behalten zu dürfen. Was die Italienischen Südbahnen und die Sizilischen Bahnen anbelangt, so werden dieselben bekanntlich, obgleich sie schon längst verstaatlicht sind, noch immer von ihren früheren Eigenthümern exploitirt, die nun dieselben gleichfalls noch ein halbes Jahr in Betrieb behalten werden.

Die Generaldebatte, welche die Stellung der Parteien zu den Prinzipienfragen klar stellt, wurde am 27. v. Mts. mit der namentlichen Abstimmung über drei verschiedene Tagesordnungen geschlossen, deren erste die Lösung der Eisenbahnfrage vertagen, die zweite den Staatsbetrieb proklamiren und die dritte den Privatbetrieb sanktioniren und den Uebergang zur Specialdebatte dekretiren sollte. Die erste wurde mit einer Mehrheit von 82, die zweite mit einer Mehrheit von 160 Stimmen verworfen und die dritte als Vertrauensvotum für das Ministerium mit einer Mehrheit von 49 Stimmen angenommen.

Für den Staatsbetrieb haben nicht mehr als 85 Deputirte aller Farben, von der äussersten Rechten und der äussersten Linken, Republikaner und Sozialisten, votirt. Die ministerielle Mehrheit von 49, welche für den Uebergang zur Specialdebatte über die Konventionen stimmte, wollte hauptsächlich, wenn nicht ausschliesslich das Ministerium erhalten und die Konventionen prinzipiell gutheissen, ohne sich dadurch zur Annahme aller Detailbestimmungen der Konventionen und der Transporttarife zu verpflichten, welche ja erst berathen werden sollen und noch mancherlei Abänderungen erfahren können. Möglicherweise könnten diese Abänderungen so bedeutend sein, dass sie den vertragschliessenden Gesellschaften es räthlich erscheinen lassen, von den Konventionen zurückzutreten.

Mit gewissen Abänderungen erscheinen aber die Konventionen geborgen. In dieser Ueberzeugung hat sich die Kammer bis zum 15. Januar k. J. vertagt.

Ueber den Verlauf der Debatte wird der „D. A. Z." aus Rom vom 27. Dezember geschrieben: Nach der Entscheidung der Kammer zu Gunsten des Privat-Eisenbahnbetriebes und der Konventionen und Angesichts der bevorstehenden Specialdiskussion über die einzelnen Punkte der Kontrakte, die Kapitulationen und Tarife wendet die Journalpolemik sich mit verstärktem Eifer der Frage nach dem Modus der Specialdiskussion zu. Die Organe der Opposition, welche jetzt kein anderes Mittel, Revanche zu nehmen, mehr besitzt als die Verzögerung der Diskussion und die Ermüdung der Mehrheit, bestehen mit verstärkter Energie darauf, dass über jeden einzelnen Artikel eines jeden Kontrakts und über jeden Paragraphen des Tarifes abgestimmt werde. Die Gegner verlangen im Gegentheil, dass lediglich über die einzelnen Artikel des Gesetzes debattirt und abgestimmt werde, ohne die Dispositionen der Kontrakte und Kapitulationen zu diskutiren, welche mit den Gesetzartikeln implicite angenommen oder abgelehnt werden sollen. Gewissen Angaben zufolge scheint die Regierung sich für einen Mittelweg entschieden zu haben. Da es unumgänglich ist, die sehr kostbare Zeit nicht unnütz zu vergeuden und möglichst schnell die Lösung des Eisenbahnproblems, das nach der Kammer-Entscheidung für völlig reif gehalten werden muss, sowie die Beendigung des nachtheiligen Provisoriums herbeizuführen; da aber andererseits auch der Schein einer Pression vermieden werden muss, so machen die offiziösen Organe — gewiss nicht ohne inspirirt zu sein — den Vorschlag, bei jedem Artikel der Vorlage zwar die in demselben enthaltenen Dispositionen einschliesslich der Kontrakte, Kapitulationen, Tarife u. s. w. im Detail zu diskutiren, über jeden Gesetzartikel oder -Paragraphen aber nur im Komplex abzustimmen. Es erscheint dieser Modus in der That als der empfehlenswertheste. Er gestattet eine Prüfung und Kritik jedes einzelnen Kontraktpunktes ohne allzugrossen Zeitverlust. Da die Amendirung eines einzelnen dieser Punkte die Zurückziehung und Modifizirung des ganzen betreffenden Kontraktes zur Folge haben, also dasselbe Resultat ergeben würde, wie die Verwerfung des Kontraktes, so ist es offenbar das Einfachste, nur über Annahme oder Verwerfung des ganzen Kontraktes abstimmen zu lassen. An eine Aufgebung des Prinzips der Konventionen und des Privatbetriebes ist nicht mehr zu denken. Nachdem die Kammer mit den gebührenden Ehren sowohl den im Antrage Luzzatti verkörperten Staatsbetrieb wie die von Baccarini befürwortete Fortdauer des Provisoriums, welches die grössten ökonomischen Nachtheile hat, verworfen, steht sie vor dem Dilemma, entweder gemäss dem Wunsche Zanardelli's auch das Eigenthumsrecht an den Eisenbahnen in Privatbesitz übergehen zu lassen oder Betriebskonventionen abzuschliessen. Werden die vorgelegten nicht genehmigt, so müssen andere abgeschlossen werden. Dass vortheilhaftere Bedingungen für den Staat zu erreichen seien, kann nach den Präzedentien Niemand annehmen. Es würde also Alles auf einen gewaltigen Zeit- und Kraftverlust hinauslaufen. Wenn man sieht, dass der bedeutendste und achtungswertheste Theil der Italienischen Finanzwelt: die „Allgemeine Bank", die Banken von Turin, Neapel, Mailand, die „Diskont- und Seidenbank" zu Turin, die Depositen- und Diskontbank zu Catania, die Firmen Pietro Marano, Rodocaracchi, die Kapitalisten Fürst Marcantonio Borghese, Graf Bellinzaghi, Fürst von Scalea, Graf Miglioretti u. A. unter den Kontrahenten sich befinden, so fragt man sich vergebens, mit wem andere Konventionen abgeschlossen oder aus welchem Grunde von den Genannten andere Bedingungen eingegangen werden sollten.

Aus der Schweiz.

Neue Eisenbahnkonzessionen.

Die in No. 100 S. 1296 Jahrg. 1884 d. Ztg. erwähnten Eisenbahnkonzessionen haben inzwischen auch die Genehmigung des Eidgenössischen Ständerathes erhalten. Neue Konzessionen werden verlangt:

1. Für eine Drahtseilbahn zwischen dem Bahnhof und der Stadt Lugano. Konzessionsbewerber sind die Herren Bucher und Durrer in Kägiswyl für Rechnung einer Aktiengesellschaft. Die Bahn soll vom Lagerplatz, südlich vom Bahnhof Lugano, ausgehend in gerader Richtung entweder auf die Piazza del Asilo, oder auf die Via di Sassello in der Stadt Lugano führen. Die Länge des ersten Projektes wird zu 183,50 m, die des zweiten zu 216 m angegeben. Das zweite Projekt hätte eine gleichmässige Steigung von 28 pCt., während beim ersten Projekt eine solche von 12 pCt. für die ersten 18 m und von 33 pCt. für die übrigen 165,5 m vorgesehen ist. Spurweite: 1,10 m. Doppelgleisige Anlage mit Zahnschiene in der Mitte. Kosten inclusive Expropriation 190 000 Frcs. Betrieb, ähnlich wie bei der Giesbach- und Gütschbahn, durch Wasser.

2. Für eine Strassenbahn von St. Gallen nach Tablat. Konzessionsbewerber ist Herr Hermann Schlatter in St. Gallen. Die Bahn soll einerseits vom Bahnhof St. Gallen nach Neudorf (2,6 km), anderseits vom Brühlthor in St. Gallen bis nach Heiligkreuz (2,2 km) führen. Maximalsteigung: 4,8 pCt.; Minimalradius: 30 m; Spurweite: 1 m. Oberbau im Uebrigen wie bei der Züricher Strassenbahn. Betrieb vorläufig durch Pferde, später soll eventuell Kabelbetrieb (wie in San Francisco, Chicago und Highgate-Hill in London) in Aussicht genommen werden. Baukosten 420 000 Frcs.

Bezüglich der elektrischen Eisenbahn von Territet nach Montfleuri theilt die „Schweizer Bauzeitung" (nach der Bundesräthlichen Botschaft vom 22. November) noch folgende genaueren Angaben über die Anlage und den voraussichtlichen Betrieb mit. Es ist die Gleisanlage in der Art projektirt, dass während der Fahrt ein am Vehikel angebrachtes Zahnrad in eine Mittelschiene eingreifen kann, damit das Gleiten des Wagens verhindert werde, wie dies bereits bei einer Anzahl von Bergbahnen mit allem Erfolg eingeführt ist. Im Uebrigen ist die Anlage einspurig gedacht, mit einem Ausweichgleis in der Mitte, wobei der Unternehmer sich jedoch vorbehält, den Verkehr nur mit einem Wagen oder Wagenzug zu besorgen, der abwechselnd aufwärts und abwärts zu fahren hätte, oder zwei Wagen oder Wagenzüge gleichzeitig einzustellen, von denen der eine den Dienst jeweilen in der einen und der andere gleichzeitig in der andern Richtung zu machen hätte, mit Kreuzung auf dem Ausweichgleis, welch' letzteres Verfahren, wie der Gesuchsteller ausführt, besonders zweckmässig sein dürfte, weil der niedergleitende Wagen helfen würde, elektrische Kraft zu erzeugen, welche entweder unmittelbar für den aufsteigenden Wagen oder Zug verwendet oder in den Akkumulatoren angesammelt werden könnte. — Auf den Gedanken, elektrische Kraft zur Bewegung der Züge zu verwenden, sei der Gesuchsteller gekommen, weil die Terrainverhältnisse dem Bau einer geraden Linie, wie eine Seilbahn sie erfordere, unüberwindliche Schwierigkeiten entgestellt hätten und auch die Steigungsverhältnisse zu ungleich seien, um an einen Seilbetrieb denken zu lassen. Die Anwendung der Elektricität als bewegende Kraft sei ferner vorzuziehen, weil sie weniger schwere Zugmaschinen erfordere; es genüge, auf denselben Wagen, mit dem man die Transporte befördere, eine 700 kg schwere Maschine zu stellen, welche 10,8 Pferdekräfte vermittle, die man durch Anbringung von Akkumulatoren auf 15 Pferdekräfte vermehren könne. Endlich werde die Elektricität, welche bei Tage zur Bewegung der Züge verwendet werde, Nachts Beleuchtungszwecken dienen. Um diese Elektricität zu erzeugen, sei genügend Wasserkraft bereits im Besitze des Gesuchstellers; auch sei es möglich, dieselbe, nach vorangegangenem Uebereinkommen mit der Kantonsregierung, noch zu vermehren. Um nicht Kraft unnöthig zu verbrauchen, werden die Räder des Wagens oder der Wagen im Gegensatz zu denjenigen der gewöhnlichen Eisenbahnfahrzeuge, welche sich mit der Achse drehen, um diese sich bewegen. Das Kabel, durch welches die Kraft vermittelt wird, soll aus Kupferdraht bestehen und auf hölzernen Langschwellen liegen, welche hinwieder auf Porzellanisolatoren befestigt seien. Auf diesem ununterbrochenen Kabel werden Besen, bestehend aus metallenen Bändern, reiben, welche die Verbindung des elektrischen Stromes mit der auf dem Wagen befindlichen Maschine zu bewerkstelligen berufen seien. Der Rückstrom gehe durch das Zahnrad und die Leitschienen. — Was die Vehikel anbetreffe, so werde es von den zu machenden Erfahrungen abhängen, ob man sich mit einem Transportwagen, der gleichzeitig die dynamo-elektrische Maschine und Personen und Güter befördere, begnügen wolle, oder ob man die Maschine in einem besonderen Wagen plaziren und demselben 1—2 Transportwagen anhängen wolle. In jedem Falle sei das Maximum der gleichzeitigen Transportleistung in einer Richtung acht Personen ohne den Führer, und wenn man annehme, dass die Fahrt neun Minuten und eine Minute Haltezeit beanspruche, unter der Voraussetzung der Bedienung durch nur einen Wagen oder einen Zug, in der Stunde 24 Personen in jeder Richtung.

Brünigbahn-Projekt.

Die Bankfirmen Marcuard, von Ernst & Co. und andere haben, wie die „Basler Nachr." melden, sich zu einem Konsortium vereinigt, welches behufs Ausführung der Brünigbahn 3 Millionen Francs Obligationen zu übernehmen sich bereit erklärt. Wenn statt des Projektes Zschokke, dessen Kosten auf 8 Millionen Francs veranschlagt sind, das Bauprojekt Pümpin gewählt würde, sollen die Kosten sich auf 5½ Millionen Francs beschränken. Von den weiter durch Aktien aufzubringenden 2½ Millionen Francs wünscht man 1½ Millionen Francs durch den Kanton Bern aufgebracht zu sehen.

Bulgarische Eisenbahnen.

Aus Sofia wird gemeldet, dass das dortige Amtsblatt die Kundmachung, betreffend den Bau der Anschlusslinie der Orientalischen Bahnen (zum Anschluss an die Serbische Hauptbahn Belgrad-Nisch): Zaribrod-Vakarel publizirt. Gleichzeitig hat die Bulgarische Regierung der Nationalversammlung den Entwurf eines allgemeinen Eisenbahngesetzes für den Bau von Eisenbahnen in dem Fürstenthum vorgelegt. Die erste der projektirten Linien Zaribrod-Sofia-Vakarel wird eine Länge von 114½ km haben. Sodann soll die Sofia-Orkhanie-Tirnova-Linie zum Anschluss an die

Schumla-Rustschuk Eisenbahn gebaut werden. Ueber den Gesetzentwurf bringt die „P. C.“ aus Sofia nachstehende eingehende Mittheilung: Das Ministerium hat in der Sobranje gleichzeitig mit der Vorlage, betreffend den Bau der Linie Zaribrod-Vakarel, den Entwurf eines allgemeinen Eisenbahngesetzes eingebracht, dessen Text folgendermassen lautet: Art. 1. Der Bau von Eisenbahnen im Fürstenthum erfolgt auf Vorschlag der Regierung und nach Genehmigung seitens der Sobranje. Art. 2. Die Sobranje bestimmt den Modus des Baues der projektirten Eisenbahnen. Art. 3. Die Sobranje eröffnet der Regierung einen Kredit für den Eisenbahnbau. Art. 4. Die Sobranje genehmigt die Budgettitel, welche zur Bestreitung der Bauausgaben dienen sollen, und gestattet im Bedarfsfalle die Kontrahirung eines Anlehens. Art. 5. Die Sobranje hat die Bedingungen des Anlehens zu genehmigen. Art. 6. Die Eisenbahnen im Fürstenthume sind Eigenthum des Staates. Art. 7. Die Eisenbahnen im Fürstenthume werden durch den Staat selbst betrieben werden. Art. 8. Weder privaten Gesellschaften, noch einzelnen Personen ist es gestattet, Eisenbahnen im Fürstenthume zu bauen oder für ihre Rechnung zu betreiben.

Anmerkung. Eine Ausnahme von diesem Grundsatze wird bei jenen kleinen Abzweigungen gemacht, welche einen ganz speciellen Zweck besitzen, wie die Verbindung von Fabriketablissements mit den Hauptlinien, und die nicht für den öffentlichen Gebrauch bestimmt sind.

Art. 9. Der Bau der Eisenbahnen erfolgt entweder durch einen Generalunternehmer, oder durch mehrere Unternehmer in kleinen Loosen, im Nothfalle auch mit Zuhilfenahme der Truppen, immer aber ist die vorhergängige Zustimmung der Sobranje zu dem Modus der Bauvergebung erforderlich. Art. 10. Bis zur Ausarbeitung specieller technischer Vorschriften für den Eisenbahnbau werden die diesfälligen, in Deutschland oder Frankreich geltenden Normen als Richtschnur dienen. Art. 11. Alle Eisenbahnen unterstehen dem Ressort der öffentlichen Bauten. Art. 12. Im Ministerium der öffentlichen Bauten wird eine specielle Eisenbahnsektion gebildet, die den Bau und event. den Betrieb der Eisenbahnen zu leiten haben wird. Art. 13. Für jede neue Linie wird der Sobranje eine specielle Gesetzesvorlage unterbreitet werden.

Zur Herstellung der oben erwähnten, durch den Berliner Vertrag vorgeschriebenen Bulgarischen Anschlusslinie an die Serbischen und künftigen Türkischen Bahnen fordert die Regierung 17 000 000 Frcs., für das rollende Material und sonstige Anschaffungen 3 000 000 Frcs., sowie 2 000 000 Frcs. für vorläufige Auslagen zum Zwecke des Betriebes. Zur Bedeckung sollen 5 000 000 Frcs. dem Reservefonds des Staates entnommen werden; in Betreff der anderen 15 000 000 Frcs. soll ein Anlehen gemacht werden. Diese Anleihe kann eine innere oder eine ausländische sein, jedoch mit der Beschränkung, dass die Verzinsung ohne Amortisation 5 pCt. pro Jahr nicht übersteigt und dass die von der Regierung zu emittirenden Obligationen zum Nominalwerthe begeben werden. Das Anlehen kann mit successiver Einzahlung abgeschlossen werden. Der Amortisationsplan ist von der Regierung festzustellen und der Kammer in der nächsten Session vorzulegen. Eine Finanzkommission und eine technische Kommission werden von der Regierung zur Leitung und Ueberwachung des Baues in finanzieller und technischer Beziehung ernannt werden. Zunächst handelt es sich, wie schon oben erwähnt, um den Bau der Linie Zaribrod-Vakarel.

Serbische Bahnen.

Man schreibt aus Belgrad: Da die Vollendung der schwierigen Theilstrecke der Serbischen Bahnen von Belgrad über die Wasserscheide in das Morawathal erst kurze Zeit vor der Eröffnung der ganzen Linie erfolgen konnte, so hatte die Bauunternehmung von der an der Mündung des Morawaflusses in die Donau gelegenen Stadt Semendria aus behufs Transportes der Baumaterialien und des Fahrparkes für die weitergelegenen Strecken eine Schleppbahn bis Velika-Plana hergestellt, d. i. bis zu dem Punkte, wo die Hauptbahn Belgrad-Nisch ihrerseits das Morawathal erreicht. Es ist nun ein Wunsch der Stadt Semendria, dass diese normalspurige, circa 50 km lange Schleppbahn in eine für den öffentlichen Verkehr genügende Bahn umgestaltet und insbesondere mit den fast gänzlich mangelnden Stationsanlagen versehen werde. Man verweist darauf, dass die Kosten verhältnissmässig gering wären. Andererseits erscheint aber die Ausführung dieser Bahnstrecke im Hinblicke auf die Verkehrsinteressen der Hauptbahn, welche nach Belgrad gravitiren, sowie auf die Handelsinteressen der Serbischen Hauptstadt nicht unbedenklich. Gleichwohl verlautet, dass die Verhandlungen, welche diesbezüglich eingeleitet wurden und an denen auch die betriebsführende Gesellschaft der Serbischen Staatsbahn lebhaft interessirt und betheiligt ist, einen günstigen Verlauf nehmen und den baldigen Aus-, respective Umbau der Strecke Semlin-Velika-Plana erwarten lassen. Man dürfte den befürchteten Rückwirkungen auf den Verkehr der Strecke Velika-Plana-Belgrad durch entsprechende Tarifmassnahmen thunlichst zu begegnen trachten.

Nach einem Bericht des Oesterreichisch-Ungarischen Konsuls in Belgrad betrugen die Einnahmen der Serbischen Bahnen im Oktober alten Styls (die Septembereinnahmen setzen wir in ( ) bei):

1. Im Verkehr mit Oesterreich-Ungarn: für Reisende 11 941 (14 465) Frcs., für Passagiergepäck 621 (437) Frcs., für Eilgut 3 770 (3 180) Frcs., für Frachtgut 35 300 (9 973) Frcs., in Summa 51 633 (25 056) Frcs.

2. Im internen Verkehr: für Reisende 87 966 (99 017) Frcs., für Passagiergepäck 1 797 (2 943) Frcs., für Eilgut 1 782 (439) Francs, für Frachtgut 95 240 (42 849) Frcs., in Summa 186 786 (145 248) Frcs.

Russische Eisenbahnen.

Die Sibirische Bahn und die Grosse Russische Eisenbahngesellschaft.

Der in voriger Nummer S. 4. besprochene Beschluss des Russischen Ministerkomités vom 18./30. Dezember v. J. lautet, nach der „Nat.-Ztg.“, wie folgt: Der Bau einer Eisenbahn von Samara nach Ufa und Slatoust wird aufrecht erhalten. Die Vorbereitungen zur Ausführung einer Linie von Slatoust nach Jekaterinenburg sollen getroffen werden. Die weitere Fortsetzung der Eisenbahnlinie nach Sibirien wird in Anbetracht der Lage der wirthschaftlichen Entwickelung jener Gegend vertagt. Es wird dem Verkehrsministerium anheimgegeben, sich mit dem Ministerkomité bezüglich der Einbeziehung Kasans in das Eisenbahnnetz in der Richtung nach Moskau in Verbindung zu setzen. — Dieser letzte, in den (S. 4 erwähnten) telegraphischen Mittheilungen unerwähnt gebliebene Beschluss ist für den Russischen Eisenbahnverkehr von grosser Wichtigkeit, weil er den, wie es schien, nicht berücksichtigten direkten Anschluss Petersburgs und Moskaus über Nischni-Nowgorod nach Kasan vermittelt und damit die Weiterführung der Linie von Kasan nach Samara in Aussicht stellt. Damit würde dann der direkte Anschluss Petersburgs und Moskaus an die neue „Sibirische Bahn“ (Uralbahn) gewonnen werden. Schon jetzt aber wird die Linie Kasan-Nischni-Nowgorod für den Verkehr im Wolgabecken namentlich während des Winters von grossem Nutzen sein. Da die Grosse Russische Bahn im Besitz der Linie Petersburg-Moskau und Moskau-Nischni-Nowgorod ist, so nimmt man an, dass diese Gesellschaft die Fortführung der Linie nach Kasan übernehmen wird.

Eisenbahnbau in China.

Aus Pecking wird der „Times“ gemeldet, dass der Bau einer Eisenbahn von den Kohlenbergwerken in Chaitang vom Throne sanktionirt worden ist.

Damit stimmt überein eine Mittheilung, welche in der Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenhüttenleute Generaldirektor Lueg machte, dass er nämlich vom Chinesischen Gesandten in Berlin in einer Audienz, die letzterer dem Vorstande des Vereins Deutscher Eisen- und Stahlindustrieller ertheilte, erfahren habe, dass demnächst der Bau von Eisenbahnen in China begonnen werden würde; eine Betheiligung der Eisen- und Stahlindustrie Deutschlands werde jedenfalls stattfinden. Diese erfreuliche Thatsache ist namentlich für die Rheinisch-Westfälischen Stahlschienenwerke von grösster Bedeutung. Während das Krupp'sche Etablissement bekanntlich schon seit lange Kanonen nach China liefert, steht auch der Bochumer Verein schon seit langer Zeit mit China in Geschäftsverbindung und steht dessen vorzügliches Fabrikat bei der Chinesischen Regierung in sehr hohem Ansehen. Bis vor wenigen Monaten, bis zum Ausbruch der Feindseligkeiten zwischen Frankreich und China, waren seit längerer Zeit zum Beispiel schon einige von der Chinesischen Regierung abgesandte Ingenieure in Bochum, welche beim Bochumer Verein Schiffstheile für in Deutschland bestellte Chinesische Kriegsschiffe abnahmen.

Literatur.

—st.— **Das internationale elektrische Masssystem** im Zusammenhange mit anderen Masssystemen, dargestellt von F. Uppenborn, Ingenieur, Redakteur des Centralblattes für Elektrotechnik. 2. Auflage. München und Leipzig. Druck und Verlag von R. Oldenbourg. 1884. Preis 1 M.

Der im Jahre 1881 zu Paris tagende Kongress von Elektrikern hat sich auch mit der Aufstellung eines internationalen elektrischen Masssystems beschäftigt. In Verfolgung dieser Aufgabe wurden 7 Resolutionen gefasst, von denen die erste bestimmt, dass für die elektrischen Masse die Fundamentaleinheiten Centimeter, Grammmasse und Secunde adoptirt werden.

Nun sind aber die elektrischen Grössen von diesen allgemein bekannten Fundamentalgrössen scheinbar so ungemein verschieden, dass man es auf den ersten Augenblick für unmöglich hält, zwischen beiden eine Beziehung aufzufinden, welche es erlaubt, die ersteren in den mechanischen Fundamentaleinheiten

auszudrücken. Dass dies jedoch möglich und auf welchem Wege es geschehen ist, will der Verfasser durch seine vorliegende Veröffentlichung erläutern.

Hierzu rekapitulirt er zunächst die Ableitung der absoluten mechanischen Einheiten aus den fundamentalen Einheiten und zeigt dann, wie auch die elektrischen Einheiten auf obige Fundamentaleinheiten zurückgeführt werden können, indem man die verschiedenen Wirkungen der Elektricität zu Grunde legt. Von den sich hierdurch ergebenden verschiedenartigen elektrischen Systemen werden hier jedoch nur die wichtigeren, nämlich das elektrostatische und das elektromagnetische System in Betracht gezogen und für beide die Einheiten der Elektricitätsmenge, der Stromstärke, des Widerstandes und der elektromotorischen Kraft, für letzteres System auch die Einheit der elektrischen Kapacität abgeleitet. Weiter werden die ergänzenden Beschlüsse des im Jahre 1884 stattgehabten zweiten Kongresses mitgetheilt und endlich die gesetzlichen Einheiten ihrem Werthe nach mit anderen bestehenden Einheiten verglichen.

Das besprochene Schriftchen ist selbstverständlich zunächst für Elektrotechniker bestimmt, denen wir es auch angelegentlichst empfehlen; an der leichtverständlichen und übersichtlichen Darstellung des elektrischen Masssystems dürfte aber auch mancher Nichtfachmann Interesse finden.

Berichtigung.

In No. 102 S. 1819 Jahrg. 1884 dieser Zeitung ist als Spurweite der Sächsischen Schmalspurbahnen statt 1 m zu setzen: 0,750 m und als Spurweite der Schmalspurbahnen in Betrieb der Oberschlesischen Eisenbahn statt 0,750 m: 0,785 m.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Die Gölniczthalbahn mit den für den Gesammtverkehr eingerichteten Stationen:

Szomolnokhuta, Szepes-Remete, Prakfalu, Gölniczbánya, Máriahuta-Zsakarócz und Margitfalu, dann der für den Verkehr von Personen, Reisegepäck und in vollen Wagenladungen aufgegebenen Frachtgütern eingerichteten Haltestelle Gözfürész, wurde am 27. Dezember l. J. für den Güterverkehr und am 31. Dezember l. J. für den Personenverkehr eröffnet.

Die Strecke Margitfalu-Gölniczbánya ist normalspurig, die Strecke Gölniczbánya-Szomolnokhuta schmalspurig, dem zu Folge in der Station Gölniczbánya ein Umsteigen der Reisenden und das Umladen der Transportgegenstände nach Massgabe der Bestimmungen der für diese Bahn ausgegebenen Tarife eintritt.

Budapest, am 31. Dezember 1884. (33)

Die General-Direktion
der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
als betriebführende Verwaltung der Gölniczthalbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Mit dem 16. Januar k. Js. wird die neu erbaute Haltestelle Wandersleben — zwischen Neudietendorf und Gotha gelegen — dem öffentlichen Verkehr und zwar zunächst nur für den Empfang und Versand von Gütern in Wagenladungen übergeben.

Gleichzeitig treten direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Wandersleben und sämmtlichen Stationen des Direktionsbezirks Erfurt, der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Werra- und Weimar-Geraer Bahn in Kraft, welche in unseren Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Erfurt, den 31. Dezember 1884. (34)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Güterverkehr.

Am 15. d. Mts. tritt für den Transport von **gedörrtem** und **getrocknetem Obste** in vollen Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen Budapest (Oe. U. St. E. G.), Budapest-Josefstadt, Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof, Budapest-Kommunal-Lagerhäuser und Budapest-Kelenföld einerseits und Leipzig (Bayerischer, Dresdner, Thüringischer und Halle-Sorau-Gubener Bahnhof) andererseits ein Frachtsatz von 4,01 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 2. Januar 1885. (35)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Triest-Fiume-Norddeutschen Verbande** treten folgende ermässigte Ausnahmesätze für **Südfrüchte, getrocknete und sauere,** in Kraft:

a) zwischen Triest und Breslau
- für Stückgutsendungen . . . 6,31 ℳ
- für Sendungen von mindestens 5 000 kg . . . . 5,05 „
- für Sendungen von mindestens 10 000 kg . . . . 4,07 „

b) zwischen Fiume und Breslau
- für Stückgutsendungen . . . 6,49 „
- für Sendungen von mindestens 5 000 kg . . . . 5,22 „
- für Sendungen von mindestens 10 000 kg . . . . 4,19 „

pro 100 kg.

Breslau, den 5. Januar 1885. (36)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Deutschen Verband-Verwaltungen.

Am 1. Januar k. Js. wird die Station **Hadamar** in den Ausnahmetarif 6 für Steinschlag des Frankfurt-Hessischen Wechselverkehrs einbezogen.

Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Frankfurt a/M., den 16. Dezember 1884.

Königl. Eisenbahn-Direktion. (37)

Mit vorläufiger Giltigkeit vom 10. Januar bis zum 31. Dezember 1885 treten im **Schlesisch-Süddeutschen** Verbandverkehre für die Artikel Mehl, Rohzucker, raffinirter Zucker, Blei und Zink, Chamotten, Bier, Lithographiesteine, Cichorien, Nessel, Spiritus und Sprit, Eisen und Stahl des Specialtarifs I und II und zwar für die wichtigsten Versandplätze dieser Artikel ausserordentlich ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft.

Die zur Einführung gelangenden Frachtsätze, welche ausschliesslich über Deutsche Routen gelten, sind bis zur Herausgabe des qu. Artikeltarifs, welche noch besonders bekannt gemacht werden wird, von Seiten der Königlichen Generaldirektion der Bayerischen Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung, in München, zu erfahren, über die für die Ermässigungen in Frage kommenden Verkehrsrelationen wird von Seiten sämmtlicher Verbandstationen Auskunft ertheilt.

Breslau, den 30. Dezember 1884. (38)

Königl. Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

In den mit dem 15. November d. J. eingeführten **Ausnahmetarifen für den Transport von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach:

a) Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin etc. und

b) Stationen der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und Station Reichenberg (Südnorddeutsche Verbindungsbahn) erhält Punkt 1 der Vorbemerkungen (Seite 2) folgende Fassung:

„Die Beförderung erfolgt nach Massgabe der im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, enthaltenen allgemeinen, sowie der in den Lokal-Gütertarifen der betheiligten Eisenbahnen enthaltenen besonderen Bestimmungen."

Breslau, den 30. Dezember 1884. (39)

Königliche Eisenbahn-Direktion Breslau, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Januar 1885 treten zwischen **Elsterwerda und Württembergischen Stationen** im Sächsisch-Württembergischen Verbandsverkehre ermässigte Frachtsätze in Kraft, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, am 31. Dezember 1884. (40)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft. Unsere Bahnstrecken sind bis heute am direkten Güterverkehre zwischen den Rheinisch-Westfälischen Bahnen einerseits und den Pfälzischen, Elsässischen, Badischen und Württembergischen Bahnen andererseits im Transite theils via Bingen, theils via Babenhausen, theils via Gernsheim durch direkte Gütertarife und Abfertigung im sog. **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** betheiligt.

Diese direkten Gütertarife sind uns von der Königlich Preussischen Staatsbahn gekündigt worden und ist ungeachtet unserer Einsprache die Absicht ausgesprochen, vom 1. Januar 1885 an eine direkte Kartirung nach diesen Tarifen über unsere Transitlinien nicht mehr eintreten zu lassen.

Es besteht keine Berechtigung, gegen den Willen der Versender unsere vielfach weit kürzeren und absolut leistungsfähigeren Linien diesem Verkehre zu verschliessen.

Wir richten daher an das Publikum das dringende Ersuchen, sich für seine Transporte zwischen den genannten Bahnen des Südwestdeutschen Verbandes, unserer Transitlinien, insbesondere der wichtigsten über Bingen, nach wie vor zu bedienen und zu diesem Zwecke die Frachtbriefe an vorgedruckter Stelle mit erforderlicher Vorschrift, z. B. „via Bingen" oder „via Hessische Ludwigsbahn" zu versehen.

Für solche Transporte garantiren wir den Interessenten die seither gültigen direkten Frachtsätze ohne Erhöhung.

Gewünschte nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 31. Dezember 1884. (41)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direktion.

Am 1. Januar 1885 tritt eine Verordnung des Schweizerischen Bundesraths, betreffend die **Statistik des Waarenverkehrs der Schweiz** mit dem Auslande vom 10. Oktober 1884 in Kraft.

Demzufolge sind von dem vorgenannten Zeitpunkte ab über alle die Schweizerische Grenze passirenden Waarensendungen zum Zwecke dieser Verkehrsstatistik besondere Deklarationen seitens der Waarenführer anzufertigen und an die Grenz-Zollbehörde abzugeben.

Wegen der von den Versendern zu machenden Angaben ist das Nähere auf den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 31. Dezember 1884. (42)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Januar 1885 kommt der **Nachtrag XIV** zu unserm **Lokal-Gütertarif** zur Einführung. Derselbe enthält neue Tarifentfernungen für unsere verschiedenen Stationen in Frankfurt a/M. und Sachsenhausen, einen Ausnahmetarif für Zückerrüben im Verkehr der Station Hohensülzen, sowie verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen. Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen sowie unsere Tarifbüreaus.

Mainz, den 29. Dezember 1884. (43)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direktion.

Im Verkehr zwischen unsern Stationen Braubach, Ems, Friedrichssegen, Laurenburg und Lindenbach einerseits, Basel, Station der Reichs- und Badischen Bahn, und den vorgelegenen Stationen andererseits treten für den **Transport von Blei** nach der Waarenklassifikation des Specialtarifs I am 1. Januar 1885 ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche unsere genannten Stationen nähere Auskunft ertheilen. (44)

Frankfurt a/M., den 30. Dezember 1884.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 16. Januar 1885 erhält die Nomenklatur des Ausnahmetarifs 8 des Staatsbahntarifs **Hannover-Bromberg**, des Ausnahmetarifs 5 des Staatsbahntarifs **Berlin-Bromberg**, sowie des Ausnahmetarifs 4 des Tarifs **Oldenburg-Bromberg** folgende Fassung:

„Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke, getrocknete (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup zum Export bestimmt."

Bromberg, den 1. Januar 1885. (45 J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Januar k. J. erscheint im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Eisenbahnverbande** je ein Nachtrag zu den Tarifen für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einerseits und Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Hessischen Ludwigs-, der Main-Neckarbahn und der Pfälzischen Eisenbahnen, sowie Station Basel andererseits, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Palmöl, Palmkernöl und Cocosöl ab Emden, sowie zu den Tarifen für den Güterverkehr zwischen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Rheinisch-Westfälischen Eisenbahnen andererseits, enthaltend anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für Friedrichshafen, sowie des Specialtarifs III für die Stationen Immendingen, Mengen, Mochenwangen, Niederbiegen, Pfullendorf, Ravensburg, Sigmaringen, Tuttlingen und Villingen, ferner Frachtsätze für die Bodenseeuferstationen Romanshorn und Rorschach im Verkehr mit einzelnen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) bezw. Elberfeld.

Exemplare sind bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 31. Dezember 1884. (46)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Für die **Beförderung von Steinkohlen** etc. in Wagenladungen von 10 000 kg von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch), sowie von Station Eving D. G. E. nach den Stationen Bentheim, Gildehaus und Schüttorf der Niederländischen Staatsbahn im Rheinischen Nachbarverkehr wird am 16. Februar cr. an Stelle und unter Aufhebung des bezüglichen Ausnahmetarifs B (Heft 9) vom 15. Januar 1882 nebst Nachträgen ein anderweites Heft 9 des Ausnahmetarifs B in Kraft treten.

Die Frachtsätze dieses neuen Tarifhefts, von welchem Exemplare bei den betheiligten Güterexpeditionen zum Preise von 20 ₰ zu haben sind, entsprechen im Allgemeinen den bisherigen Tarifsätzen für Wagenladungen von 10 000 kg, haben jedoch für den Verkehr von einzelnen Zechen, sowie von den Stationen Horst und Hugo Frachterhöhungen zur Folge.

Die ebenfalls ausser Kraft tretenden bisherigen Frachtsätze für Sendungen von mindestens 50 000 kg werden nicht durch entsprechende neue Taxen ersetzt und treten insofern durchweg Frachterhöhungen ein.

Die bisherigen Frachtsätze für Kohlentransporte von Homberg nach Bentheim, Gildehaus und Schüttorf werden vom 16. Februar cr. ab wegen mangelnder Frequenz aufgehoben.

Köln, den 1. Januar 1885. (47)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. Januar 1885 tritt zum Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn einerseits und Stationen der Königlich Preussischen Staatseisenbahnen (Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Breslau, Erfurt und Magdeburg), sowie Berlin, Hamburger Bahnhof andererseits vom 1. April 1883 ein Nachtrag II in Kraft. In demselben sind neben anderweitig publizirten Tarifänderungen neue bezw. anderweitige Tarifsätze zwischen den Stationen der Königlichen Militär-Eisenbahn einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Bromberg und Magdeburg andererseits, sowie zwischen Sperenberg einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau (Strecke Cüstrin-Stettin der Breslau-Freiburger Eisenbahn) andererseits enthalten.

Die Frachtsätze für den Verkehr der Stationen Bauchwitz, Gr. Dammer, Dürrlettel, Meseritz und Rogsen kommen erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Bentschen-Meseritz, welcher noch besonders bekannt gemacht werden wird, zur Anwendung.

Exemplare des fraglichen Tarifnachtrages können von den Güterexpeditionen und dem Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 31. Dezember 1884. (48)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Januar 1885 tritt zum Tarif für den direkten Güter-Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktions-Bezirke **Berlin und Bromberg** einerseits und Stationen der **Stargard-Cüstriner Eisenbahn** andererseits ein Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält neben bereits anderweitig publizirten Tarifänderungen neue Tarifsätze für den Verkehr der Station Friedrichshagen des diesseitigen Bezirks, sowie der Stationen Bärwalde, Fürstenfelde und Neumühl-Kutzdorf des Eisenb.-Direktions-Bezirks Breslau (Breslau-Freiburger Bahn) und Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets.

Durch diesen Nachtrag wird der Ausnahme-Tarif für Braunkohlen, Braunkohlenkokes und Braunkohlenbriquets von Hermania nach Stationen der Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn vom 15. Oktober 1883 nebst Nachträgen aufgehoben.

Exemplare des fraglichen Tarifnachtrages können von den betreffenden Güter-Expeditionen und von dem Auskunfts-Bureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatsbahn-Verwaltungen hier, Bahnhof Alexander-Platz, bezogen werden.

Berlin, den 31. Dezember 1884. (49)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
gleichzeitig Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. Februar 1885 ab findet das Assimilations-Tableau für den Verkehr mit den Stationen der nördlichen Linien der Niederländischen Staatsbahn, mitgetheilt in den Heften des **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Tarifs** A 2 vom 1. November 1883 Seite 83 bezüglich des Verkehrs mit Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), B 2 vom 15. Januar 1884 Seite 203 bezüglich des Verkehrs mit Stationen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), C 2 vom 15. Januar 1884 Seite 173 bezüglich des Verkehrs mit Stationen des Direktionsbezirks Elberfeld, und E vom 1. Juni 1884 Seite 9 bezüglich des Verkehrs mit der Georg-Marienhütte-Eisenbahn nur noch auf Eilgut, Stückgut, die allgemeinen Wagenladungsklassen und die Specialtarife Anwendung, nicht aber auf die Ausnahme-Tarife.

Elberfeld, den 31. Dezember 1884. (50)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit dem 28. Februar 1885 werden die vom 10. November 1882 in Kraft getretenen Reexpeditionstaxen Basel-Badischer Bahnhof-Zürich für Mineralwasser von Niederselters und Ems aufgehoben.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1884. (51)
Generaldirektion.

Weichsel-Eisenbahnverband. Mit dem 1. Januar 1885/20. Dezember 1884 tritt der Nachtrag I zum Special-Exporttarif 1 für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze enthält.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Die Direktion (52 J)
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die unterm 13. November cr. publizirte Erhöhung des Rubelfrachtsatzes für die Beförderung von Getreide u. s. w. ab Snamenka, Station der Fastow-Bahn, nach Danzig und Neufahrwasser (Nachtrag IV zu Heft III) wird hiermit zurückgezogen und bleibt der bisherige Frachtsatz bestehen. (53 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Unter Abänderung unserer Bekanntmachung vom 17. November 1884, betreffend

die Aufhebung des Korschener Transit-Tarifs für **Flachs, Hanf, Heede und Werg,** und Einführung eines neuen Artikeltarifs No. 2 A für die genannten Artikel im direkten Deutsch-Mittelrussischen Verband-Verkehr mit Giltigkeit vom 1. Januar 1885 n. St., machen wir bekannt, dass die Giltigkeit der direkten Sätze des qu. Artikel-Tarifs No. 2 A bis auf Weiteres hinausgeschoben wird und dass demzufolge der Korschener Transit-Tarif vom 1. Juli 1881 nebst den Nachträgen bezüglich der Frachtzätze für Flachs, Hanf, Heede und Werg, vorläufig bis zum 12. Januar 1885 neuen Stils wieder in Wirksamkeit tritt.

Ueber die weitere Anwendung der letzteren Frachtsätze, bezw. über das Inkrafttreten der direkten Tarifsätze des Artikel-Tarifs No. 2 A im I. Nachtrage zum Theil I des Deutsch-Mittelrussischen Verband-Tarifs wird in den nächsten Tagen weitere Publikation erfolgen.

Bromberg, den 30. Dezember 1884. (54)
Königliche Eisenbahn-Direktion, zugleich als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 13. Januar 1885 n. St. sind die bisherigen Hefte I und II des **Französisch-Belgisch-Deutsch-Russischen Verband-Gütertarifs** nebst zugehörigen Nachträgen aufgehoben und treten an deren Stelle vom gedachten Tage ab die neu herausgegebenen Tarifhefte I und II.

Bromberg, den 30. Dezember 1884. (55)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Gr. Badische Staatseisenbahnen. Mit Giltigkeit vom 1. Januar 1885 kommt für den Artikel Blei, wie in der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahngütertarifs, Theil I, im Specialtarif I genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht im Verkehr von Mannheim nach Basel, Konstanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut ein Ausnahmetarif zur Einführung. Die Sätze dieses Ausnahmetarifs sind diejenigen des Specialtarifs II und finden auch auf Transporte nach den vor Basel gelegenen Badischen Stationen Anwendung, soweit sie billiger sind als die Sätze des Specialtarifs I für diese Stationen.

Karlsruhe, den 31. Dezember 1884.
Generaldirektion. (56)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Galizisch-Rumän. Eisenbahnverband. Infolge der im Lokalverkehre der Linien der Galiz. Carl-Ludwigbahn sowie auf den K. K. Staatsbahnen Chyrów-Stryj und Lemberg-Stryj-Stanislau eingetretenen Tarifermässigungen erleiden die direkten Frachtsätze des rubrizirten Verbandtarifes vom 1. Dezember 1883 vielfach Unterbietungen und gelangen daher ab 1. Januar 1885 bis zum Zeitpunkte der Einführung eines neues Verbandtarifes zur Aufhebung:

1. Sämmtliche Frachtsätze des Rumänischen Verkehres mit den Stationen der Galiz. Carl-Ludwigbahn mit Ausnahme der Sätze für gewöhnliches Eilgut und jener des Specialtarifes No. 1 für Eilgüter.

2. Sämmtliche Frachtsätze des Specialtarifes No. 2 für Getreide und des Specialtarifes No. 3 für Nutzholz im Verkehre mit den Stationen der bestandenen Erzherzog Albrechtbahn und Dniesterbahn, sowie der I. Ung.-Galiz. Eisenbahn.

Die Abfertigung jener Transporte, für welche die direkten Frachtsätze zur Aufhebung gelangen, erfolgt ab 1. Januar 1885 bis auf Weiteres mit Umkartirung in Lemberg bezw. Stanislau, ab welch letzteren Stationen direkte Frachtsätze nach den Rumänischen Verbandstationen bestehen.

Wien, 30. Dezember 1884. (57)
Die Centralleitung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Rücksichtlich der in der Vereins-Zeitung No 57 Position 1739 ddo. 23. Juli 1884 angeführten Relationen wird auf Transporte von Reps, Raps und Rübsen mit der Bestimmung nach Berlin und Brandenburg unter den im Centralblatte angeführten Bedingungen im Verkehre mit den Elbe-Umschlagsplätzen, rücksichtlich der Strecken Oderberg, westlich eine Refactie von 38 Markpfennigen pro 100 kg von den bestehenden offfziellen Frachtsätzen und zwar bis auf Weiteres längstens Ende März 1885 im Reklamationswege gewährt.

Wien, den 29. Dezember 1884. (58)

Deutsch-Ungarischer Eisenbahn-Verband. Am 15. Januar 1885 tritt der Nachtrag XXIII zum Deutsch-Ungarischen Verbandtarife vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Dieser Nachtrag, enthaltend Ausnahme-Tarif 22 (Wolle und Sämereien), ist bei den Verbands-Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrs-Direktion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (59RM)

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 22. d. Mts. in Gegenwart zweier Notare erfolgten Ausloosung von 34 Obligationen unserer 4prozentigen Prioritätsanleihe vom Jahre 1882 sind die nachfolgenden Nummern ausgeloost worden:

Litr. A. No. 606 671 1053 1166 1177 1442 1474 1553 1578
= 9 Stück à 1 000 *M.* = 9 000 *M.*

Litr. B. No. 261 873 878 1050 1250 1321 1357 1486 1487 1950
= 10 Stück à 500 *M.* = 5 000 *M.*

Litr. C. No. 208 293 513 594 787 870 981 1404 1450 1560 1769 1852 2066 2159 2280
= 15 Stück à 100 *M.* = 1 500 *M.*

= 34 Stück = 15 500 *M.*

Die ausgeloosten Obligationen werden am 1. Juli 1885 nach Wahl der Inhaber in Frankfurt a/M. bei den Herren von Erlanger & Söhne, in Oldenburg bei der Oldenburgischen Landesbank und bei der Oldenburgischen Spar- und Leihbank, in Lübeck bei der Commerzbank, in Schwerin bei der Mecklenburgischen Bank eingelöst.

Von den in den ersten beiden Ausloosungen (1882 und 1883) gezogenen Nummern derselben Anleihe sind bis jetzt zur Einlösung nicht präsentirt:

von der ersten Ausloosung
Litr. C. No. 298,

von der zweiten Ausloosung
Litr. A. No. 1329 1346,
„ B. No. 254 378,
„ C. No. 287 512 533 966 2042 2603.

Alle durch Amortisation bis heute eingelösten Obligationen sammt den dazu gehörigen noch nicht fälligen Coupons nebst Talon sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Eutin, den 29. Dezember 1884. (60H&V)
Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der heute unter notariellem Beistande vorgenommenen 6. Ausloosung der zu amortisirenden Obligationen der Prioritäts-Anleihe unserer Gesellschaft vom Jahre 1876 sind folgende Nummern gezogen:

Littera A zu 3 000 *M.*: 82 223 342 424 620 788.

Littera B zu 2 000 *M.*: 1018 1238 1260 1388 1412 1502 1684 1707 2281 2287.

Littera C zu 1 000 *M.*: 2637 2706 2748 2783 2859 3266 3636 4163 4306 4433 4481 4484 4526 4649 5273 5322 5427.

Littera D zu 500 *M.*: 5673 5938 6232 6260 6262 6866 7256 7324 7351 7405 7561 7749 7877 7973 7988 8055 8297 8379 8455 8508 8605 8632 8697 8699 8716 8822 9068 9236 9525 9839 9984 10585 11028 11250 11288 11461 11497.

Die Auszahlung des Nennwerthes dieser Obligationen findet vom 1. Juli d. Js. ab bei der Hauptkasse unserer Gesellschaft auf dem hiesigen Bahnhofe an allen Wochentagen von 10 bis 12 Uhr Vormittags, sowie bei der Norddeutschen Bank in Hamburg, der Berliner Handelsgesellschaft und der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin und dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. gegen Einlieferung der Obligationen nebst Talons und Zinscoupon No. 20 statt.

Von früheren Ausloosungen der Prioritäts-Obligationen sind zur Einlösung noch nicht präsentirt:

a) von der 4. Ausloosung (2. Januar 1883):
Littera A No. 61.
„ B „ 1269.
„ C „ 3912 und 4086.
„ D „ 6744.

b) von der 5. Ausloosung (3. Januar 1884):
Littera A No. 568.
„ C „ 3373 und 4089.
„ D „ 7621 8362 8513 8953.

Die eingelösten Obligationen nebst dazu gehörigen Coupons und Talons sind unter notarieller Assistenz verbrannt worden.

Lübeck, den 2. Januar 1885. (61)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

IV. Generalversammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XVII. (ausserordentlichen) General-Versammlung einzuladen, welche Donnerstag, 12. Februar 1885 um 10 Uhr Vorm. auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, Ankunftsseite (Saal für Erwartende), stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Antrag auf Ratifikation eines vom Verwaltungsrath mit der hohen K. K. Staats-Verwaltung abgeschlossenen Uebereinkommens wegen Erhöhung des garantirten Anlagekapitals.
Im Falle ertheilter Ratifikation:
2. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme und Begebung der den Gegenstand des obigen Uebereinkommens bildenden vierprozentigen Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von Elf Millionen Gulden (11 000 000 fl.) Oe. W. Silber.
3. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Durchführung der in Folge dieses Uebereinkommens nothwendig werdenden Aenderungen der Statuten.

Jene Herren Aktionäre, welche der General-Versammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss die Aktien längstens bis 13. Januar 1885 Mittags 12 Uhr in Wien bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgemeinen Oesterr. Bodenkredit-Anstalt, in Berlin bei der Deutschen Bank, in Frankfurt a./M. beim Frankfurter Bankverein deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von

den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien Lit. B in der General-Versammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf Eine Stimme. Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre vertreten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der General-Versammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Konsignations-Blanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und den bezeichneten Depotstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, 29. Dezember 1884. (62)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

V. Verkauf von Altmaterialien.

Eine gut erhaltene und noch nicht benutzte 11,2 m lange schmiedeeiserne Eisenbahnbrücke für 1 Gleis ist billig zu verkaufen. Näheres zu erfragen in der Expedition. (63)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 3. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Januar 1885.

Dieser Nummer liegt No. 1 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Zur Reform der Personenbeförderung.

Es ist zwar schon so viel über diesen Gegenstand in Fachzeitungen und sonstigen öffentlichen Blättern geschrieben, dass wir befürchten müssen, die Leser zu ermüden. Der Umstand aber, dass dasselbe immer wieder zur Sprache gebracht wird, bezeugt zur Genüge, dass die Frage von grosser Bedeutung und eine gleizeitig das Publikum und die Eisenbahnverwaltungen so stark interessirende ist, dass dieselbe über kurz oder lang einer gewissen Entscheidung entgegengehen muss. Wir würden es nur bedauern, wenn diese Entscheidung eine „dilatorische" werden würde und sind der Ansicht, dass hier nur durchgreifende Massregeln am Platze sind, durch welche allen Interessen möglichst gleichmässig Rechnung getragen wird.

Wir glauben daher mit folgenden Vorschlägen hervortreten zu dürfen, die allerdings mit manchen alten Einrichtungen brechen würden, deren Einführung aber mit verhältnissmässig wenig Schwierigkeiten für die Verwaltungen und ohne erhebliche Störungen im Verkehr und in den Gewohnheiten des Publikums bewerkstelligt werden könnte, von der grossen Mehrzahl des letzteren aber voraussichtlich mit ganz besonders grosser Freude begrüsst werden würde. Darauf, dass unsere Vorschläge originell oder noch nie dagewesen seien, erheben wir keinen Anspruch: wenn wir dieselben wiederholen, so soll dies nur ein Beweis dafür sein, dass wir sie für bemerkenswerth und praktisch halten und legen im Uebrigen auf die thunlichst gleichzeitige Durchführung derselben das entscheidende Gewicht.

I. Einführung von nur 2 Wagenklassen.

Die auf den meisten Deutschen Bahnen gegenwärtig bestehende Einrichtung, wonach 4 Wagenklassen in fast allen Personenzügen — mit Ausnahme der Schnellzüge — mitgeführt werden, kann vom wirthschaftlichen und betriebstechnischen Standpunkt aus nur als ein Missstand bezeichnet werden, weil er den Bahntransport vertheuert und erschwert. Ein Blick auf die Besetzung der Züge belehrt zur Genüge, dass zunächst die erste Klasse verhältnissmässig äusserst wenig vom Publikum benutzt wird und Eingeweihten ist es nicht unbekannt, dass deren häufigste Insassen vielfach aus — höheren Eisenbahnbeamten bestehen; und wenn in der That nach dem amtlichen „Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1882/83" auf diesen Bahnen von sämmtlichen beförderten Personen im Durchschnitt nur 1,1 pCt., (bei der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin beispielsweise nur 0,3 pCt.) die I. Wagenklasse benutzten, so dürfte — in der Annahme, dass diese Verhältnisse auf allen Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nicht wesentlich verschieden sind — hierdurch wohl hinreichend dargethan sein, dass ein Bedürfniss zur Beibehaltung einer I. Wagenklasse in der bisherigen Weise nicht anerkannt werden kann, und dass ein triftiger Grund, zu Gunsten der „obersten Zehntausend" den Bahnverwaltungen durch Bereithaltung dieser Coupés ein wirthschaftliches Opfer aufzuerlegen um so weniger vorhanden ist, als ersteren durch Miethen ganzer Coupés Gelegenheit gegeben ist, ihren Wünschen und Gewohnheiten entsprechend möglichst abgesondert von dem übrigen Publikum sich zu halten.

Ganz im Gegensatz hierzu hat sich die Benutzung der IV. Wagenklasse in einem Umfange entwickelt, wie es bei deren Einführung jedenfalls nicht beabsichtigt war.

Während dieselbe geplanter Weise lediglich zur Benutzung seitens der Aermeren, namentlich der Arbeiterbevölkerung zwischen den nächstgelegenen Stationen dienen sollte, kann man jetzt ganz andere Elemente diesen Wagen entsteigen sehen, welche weite Reisen als „Standespersonen" zurückgelegt haben, und wenn nach der oben angezogenen Statistik auf den Preussischen Bahnen allein 30 pCt. aller beförderten Personen auf die IV. Wagenklasse entfallen (bei der Königlich Preussischen Ostbahn sogar 50 pCt.), so glauben wir daraus den Schluss ziehen zu dürfen, dass, wenn bei der offenbaren, in mannigfachen Beziehungen unbequemen Beförderungsweise in dieser Klasse dieselbe doch noch so stark benutzt wird, hier die Geldfrage das Entscheidende und ein Bedürfniss zur Beibehaltung oder Einführung eines thunlichst niedrigen Tarifsatzes vorhanden ist.

Ausweislich der im Reichseisenbahn-Amte bearbeiteten Deutschen Eisenbahnstatistik sind nun im Betriebsjahre 1882/83 auf den gesammten Deutschen Bahnen die in den Personenzügen vorhandenen Plätze mit 24,98 pCt. ausgenutzt worden. Dieses Ergebniss weist gebieterisch darauf hin, dass der Material- und Zugkraftverschwendung ein Ende gemacht und eine den Verhältnissen und Bedürfnissen angepasste Ausnutzung der Wagen angestrebt werden muss. Dies dürfte am zweckmässigsten erzielt werden durch die Beseitigung der mannigfachen Klassen und in Folge dessen Verminderung der Wagen und Plätze. Von

diesem Gesichtspunkte aus und da nach dem oben Gesagten die I. Klasse als überflüssig bezeichnet werden muss, so erscheint es allen Anforderungen zu genügen, wenn nur 2 Klassen in der Art eingeführt werden, dass die jetzige I. und II., sowie die III. und IV. Klasse mit einander verschmolzen werden und es künftig nur eine gepolsterte (I.) Klasse und eine ungepolsterte, aber mit Sitzbänken versehene (II.) Klasse giebt. Die erstere könnte in der Ausstattung unserer gegenwärtigen II. und letztere unserer gegenwärtigen III. Klasse gleich gehalten werden.

Es ist uns wohl bekannt, dass dieser Vorschlag schon wiederholt und vor Jahren auch in diesen Blättern gemacht worden ist, aber ebenso bekannt ist es uns, dass man demselben an den massgebenden Stellen noch nicht allgemeiner näher getreten ist. Die Vorzüge dieser Einrichtung liegen aber so auf der Hand und sind so bedeutend, dass wir es nicht für überflüssig halten, immer und immer wieder darauf zurückzukommen und dieselbe zu empfehlen — in der Hoffnung, dass viele Tropfen einen Stein aushöhlen. Durch die Aenderung würde nur eine verschwindende Minderzahl — jene oberen Zehntausend — nicht durchweg befriedigt sein, während die erdrückende Mehrzahl der übrigen Reisenden dieselbe mit Freuden begrüssen würde — besonders mit Rücksicht auf die weiter unten zu erörternde Tariffrage — denn die bisherigen Benutzer der II. und III. Klasse würden an äusserer Bequemlichkeit nichts verlieren, diejenigen der IV. Klasse nur gewinnen. Auch für die Eisenbahnen dürfte die Umänderung der Wagen ohne grosse Schwierigkeiten zu bewerkstelligen sein, da beispielsweise die jetzigen I. Klasse-Coupés vorwiegend zu Frauen-Coupés, die jetzigen IV. Klasse-Wagen aber unschwer zu III. Klasse-Wagen umgeändert oder aber auch als Pack- oder Güterwagen verwendet werden könnten.

Dass aber mit weniger als 4 Klassen den Verkehrsbedürfnissen vollkommen Rechnung getragen werden kann, dafür brauchen wir nicht erst als Beweis das Vielen als das Dorado in Eisenbahn-Angelegenheiten erscheinende Amerika anzuführen, wo meist nur 2 Wagenklassen, vielfach sogar nur eine Klasse bestehen, sondern es wird genügen, auf die Berliner Stadtbahn hinzuweisen, welche sich mit ihren 2 Klassen vortrefflich bewährt und den Zukunftszügen vielleicht als Vorbild dienen könnte, sowie darauf aufmerksam zu machen, dass fast sämmtliche Süddeutschen und eine stattliche Reihe Oesterreichisch-Ungarischer Bahnen, ferner die von Belgien, Holland, England, Italien u. s. w. eine IV. Klasse überhaupt nicht kennen und innerhalb wohl fast aller Verwaltungsbezirke Züge — allerdings von meist nur lokaler Bedeutung — laufen, in welchen eine I. Klasse nicht vorhanden ist.

Muss nun die Einrichtung von nur 2 Klassen eine ganz erhebliche Ersparniss, Entlastung der Züge und Vereinfachung des Betriebes zur Folge haben, so würde weiter zu dem beabsichtigten Zweck nicht unwesentlich beitragen die Einrichtung von Rauchabtheilungen.

Wenn man sieht, wie in allen Klassen — mit theilweiser Ausnahme der I. — gesonderte Coupés für Frauen und Nichtraucher bereit gehalten werden und bedenkt, dass beispielsweise auf den Preussischen Staatsbahnen der Regel nach $1/3$ der Coupés II. Klasse und mindestens der 6. Theil der Coupés III. Klasse für Nichtraucher bestimmungsgemäss vorbehalten bleiben müssen, so erscheint es einleuchtend, dass durch diese verschiedenen Trennungen eine nicht unbedingt erforderliche Bereithaltung von Wagen und Verlängerung der Züge hervorgerufen wird, wie sie sich volkswirthschaftlich kaum rechtfertigen lassen dürfte. In Etwas könnte dem abgeholfen werden, wenn im Gegensatz zu der gegenwärtig geltenden Bestimmung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands (§ 22) das Verbot des Rauchens in allen Wagenabtheilungen erlassen würde und umgekehrt besondere Rauchcoupés geschaffen würden. Dass das „Ueberall-Rauchen-können“ zu den berechtigten Eigenthümlichkeiten des Deutschen gehören solle, vermögen wir nicht zuzugeben, und wenn das Rauchen auf den Amerikanischen, ebenso wie auf den Englischen, Französischen und Italienischen Eisenbahnen grundsätzlich verboten ist, so halten wir diese Massregel auch auf den Deutschen Bahnen für sehr wohl durchführbar, unseres Erachtens würde damit sogar endlich einer Rücksichtslosigkeit ein Ende gemacht, mit welcher die Minderzahl der Raucher die grosse Mehrzahl der Nichtraucher (einschliesslich der Frauen) bisher tyrannisirt hat. Um den Bedürfnissen der Raucher entgegenzukommen, würde die Einstellung von je 1—2 Coupés der künftigen I. und II. Klasse in einem Zuge genügen, zu welchem Behufe man vielleicht je 2 Coupés zu einer Abtheilung vereinigen und im Innern zweckentsprechend herstellen könnte — ähnlich den besonderen Rauchwagen (smoking cars) der Amerikanischen Bahnen. Durch diese Einrichtung würde ausser der eintretenden Ersparniss an überflüssigen Coupés noch der weitere Vortheil erzielt, dass diese Rauchabtheilungen einfacher ausgerüstet und die übrigen Coupés — insbesondere die gepolsterten — (nicht mehr, wie bisher, durch den Tabaksqualm durchzogen und von übelriechender Luft angefüllt) auch reinlicher gehalten werden könnten.

Um durch die vorgeschlagenen Vereinfachungen, welche zeitweise eine dichtere Besetzung der Coupés zur Folge haben müsste, die bisherige Bequemlichkeit der Reisenden wenigst möglich zu beeinträchtigen, halten wir es für unbedenklich, dass den Nacht-(Schnell-)Zügen nicht nur besondere Schlafwagen beigegeben werden, sondern dass deren Benutzung durch wesentliche Herabsetzung der gegenwärtig gebräuchlichen Gebühren allgemeiner gemacht wird: das würde ausserdem den Vortheil zur Folge haben, dass weniger todte Last zu transportiren ist. Die Einrichtung zweier Klassen in diesen Schlafwagen halten wir nicht für erforderlich, da beispielsweise die z. Z. laufenden nur mit einer Klasse versehenen verwaltungsseitig gestellten Schlafwagen zwischen Frankfurt und Hamburg, Frankfurt und Basel über Heidelberg, Berlin und Eydtkuhnen u. s. w. sich durchaus bewährt haben, und den Preis von höchstens 5 ℳ pro Lager und Nacht für vollkommen genügend, wobei für Inanspruchnahme einer ganzen Abtheilung ein entsprechend höherer Satz zu bestimmen wäre. (Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Rückschau auf das Jahr 1884.

Die energische Fortsetzung der Verstaatlichungs-Aktion in beiden Reichshälften und deren momentaner Stillstand gaben (wie bereits in No. 1 angedeutet) dem verflossenen Jahre seine Signatur. In Oesterreich wurde das westliche Staatsbahnnetz durch die Erwerbung resp. Einbeziehung der Elisabeth-, Rudolf-, Vorarlberger und Franz-Josefbahn in den Staatsbetrieb, sowie durch die bedeutungsvolle Eröffnung der Arlbergbahn arrondirt, während das nordwestliche Netz in Böhmen durch die Einbeziehung der Pilsen-Priesener, Prag-Duxer, Dux-Bodenbacher und der Rakonitz-Protiviner Bahn konstituirt wurde; das nordöstliche Netz wurde durch den Ausbau der Galizischen Transversalbahn und die Erwerbung der Albrechtbahn geschaffen (siehe unten) und durch die Betriebsübernahme der Mährischen Grenzbahn ergänzt; das südliche Netz soll durch die Dalmatinischen und Istrianer Bahnen, sowie durch den Ausbau der gesetzlich sichergestellten Linien Herpelje-Triest und Siveric-Knin gebildet werden. Wird erwogen, dass sich der Staat schon früher die Einlösung der Turnau-Kraluper und der Böhmischen Nordbahn gesichert, ferner den Betrieb der Privatbahn Wittmannsdorf-Ebenfurth bereits übernommen hat und nach Fertigstellung der in letzterer Zeit vielbesprochenen Linien St. Pölten-Krems und -Tulln auch deren Betrieb übernehmen wird, so erstreckt sich die Verwaltung der Oesterreichischen Staatsbahnen schon derzeit auf ein Gebiet von nahezu 5 000 km, wozu noch die Trajektanstalt in Bregenz zu zählen ist. Diese Verwaltung beruht auf dem mit 1. August vorigen Jahres in Wirksamkeit getretenen Organisationsstatute der Oesterreichischen Staatsbahnen, welches, von den beiden politischen Parteien der Centralisten und Föderalisten gleichmässig bekämpft, zwischen allzu strammer Centralisation und den berechtigten Forderungen der Landesautonomien die richtige Mitte hält. Wegen der leidigen Couponprozesse musste bei mehreren der genannten verstaatlichten Bahnen die Konvertirung ihrer Prioritäten vorangehen, welche auch mit gutem Erfolge von der Lemberg-Czernowitzer und Böhmischen Westbahn durchgeführt wurde. Eine hochwichtige, noch nicht zum Abschluss gelangte Frage bildete die Verlängerung des Privilegiums der Nordbahn durch Ertheilung einer neuen Konzession; das von dieser Bahn mit der Regierung hierüber abgeschlossene Uebereinkommen wurde von letzterer selbst zurückgezogen, nachdem sich Parteileidenschaften auch dieser Frage zu bemächtigen drohten; jedenfalls muss noch im Laufe des Jahres 1885 oder spätestens in den zwei ersten Monaten des Jahres 1886 die Lösung dieser Frage erfolgen, da am 4. März des letzteren Jahres das Nordbahn-Privilegium erlischt. Die Thätigkeit auf dem Gebiete des Oesterreichischen Lokalbahnwesens im Jahre 1884 wurde erst kürzlich anlässlich der Debatten über die Verlängerung des Lokalbahngesetzes besprochen. Auch in Ungarn haben die Staatsbahnen ihren weiteren Entwickelungsgang gemacht, welcher auch da zum Stillstand gelangt zu sein scheint. Die Uebernahme der Siebenbürger-, Alföld- und der Donau-Draubahn ist erfolgt; ausserdem erhielt das Ungarische Staatsbahnnetz die Verlängerung durch den Ausbau mehrerer Linien, darunter die wichtigste Neusatz-Semlin, und seinen weiter reichenden Einfluss durch die Eröffnung der Serbischen Bahnen. Durch das am 1. April 1884 in Wirksamkeit getretene Statut erhielten die Ungarischen Staatsbahnen ihre Organisation. Es wurde durch dasselbe eine Direktion in Pest und 8 Betriebsleitungen für den nahezu 4 000 km betragenden Komplex bestellt; zugleich wurde die Ungarische Generalinspektion aufgelöst, deren Bausektion in die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen und die Betriebssektion in das Kommunikations-Ministerium einverleibt. Von den zahlreich ausgebauten Lokalbahnen wurden mehrere von der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen in den Betrieb übernommen. Es sei schliesslich der Reichsbahnen in den occupirten Provinzen gedacht, welche durch den Ausbau der bereits sichergestellten Bahn Mostar-Metkovic eine Vergrösserung erfahren werden. Obzwar gegenwärtig nur die Einnahme von 11 Monaten des Jahres 1884 bekannt ist (vide unten), so ist doch das Ergebniss desselben ein gegen das Vorjahr zurückgebliebenes; zwar hat sich der Per-

sonenverkehr gehoben, dagegen hat die Frachtbewegung durch den mangelnden Export, die Zuckerkrise und die industrielle Stagnation nur geringe Dimensionen angenommen. Möge es uns beschieden sein, nach dem Ablauf des gegenwärtigen Jahres ein günstigeres Resultat verzeichnen zu können.

Einlösung der Albrechtbahn durch den Staat.

Mit dem am 26. v. M. publizirten Gesetze wurden die Modalitäten dieser Einlösung festgestellt. Die Jahresrente wurde mit dem Maximum von 954 136 fl. 91 kr. Oe. W. in Silber beziffert, davon soll nach Bestreitung der durch die Prioritätsanlehen erwachsenden oder sonstigen Lasten der Gesellschaft für jede der im Umlauf befindlichen 35 599 Stück Aktien eine Jahresdividende von 3 fl. Oe. W. in Noten entfallen, wofür die Staatsverwaltung eventuell einen nach den im Gesetze bestimmten Modalitäten zu refundirenden Vorschuss von höchstens 20 000 fl. jährlich gewährt.

Betriebseinnahmen im November und zusammen in den früheren Monaten 1884.

Im Ganzen wurden im November auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 3 871 265 Personen und 6 596 870 t Güter befördert, und hierfür eine Gesammteinnahme von 22 061 411 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 1 031 fl. Im gleichen Monat 1883 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 3 589 295 Personen und 6 433 683 t Güter 21 721 551 fl. oder pro Kilometer 1 071 fl.; daher resultirt für den Monat November 1884 eine Zunahme der kilometrischen Einnahmen von 3,8 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in der Zeit vom 1. Januar bis Ende November 1884 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 220 395 947 fl., in der gleichen Periode 1883 auf 223 970 122 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes für die eben genannte Zeitperiode 1884 20 793 km, für denselben Zeitraum des Vorjahres hingegen 19 914 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die elfmonatliche Betriebsperiode 1884 auf 10 600 fl., gegen 11 248 fl. im Vorjahre, d. i. um 648 fl. ungünstiger, oder auf das Jahr berechnet, pro 1884 auf 11 564 fl., gegen 12 270 fl. pro 1883, d. i. um 706 fl., oder in beiden Fällen um 5,7 pCt. ungünstiger.

Die Grenzsperre gegen Rumänien.

In der Rumänischen Abgeordnetenkammer wurde diese Grenzsperre als ein Vertragsbruch unserer Monarchie dargestellt. Nun ist aber Rumänien, besonders die Dobrudzsa, der Seuchenherd für das Vieh, wie der Ganges bezüglich der Cholera. Dazu die schlechte politische Verwaltung, welche die Verbreitung der Viehseuche fördert. Ungarn schützt nur seinen Viehstand, sowie mittelbar Oesterreichs und des ganzen Westen Europas durch die Anwendung der strengsten Grenzsperre, wenn auch die Eisenbahnen und die Verproviantirung Europas dadurch empfindlich leiden.

Anbringung von Stirnthüren an Lastwagen.

Das Oesterr. Handelsministerium hat die mit dem früheren Erlasse vom 10. Mai 1876 getroffene Verfügung, wonach bei allen Neuanschaffungen von gedeckten Lastwagen und bei Neukonstruktion vorhandener gedeckter Lastwagen von jeder Eisenbahn bis zu 5 pCt. eine Konstruktion mit Stirnthüren angewendet werden darf, unter der Bedingung aufgehoben, dass die vorhandene Zahl an solchen mit Stirnthüren versehenen gedeckten Lastwagen (Kastenwagen) jederzeit auf derselben Höhe in stets gutem und brauchbarem Stande erhalten bleibt.

Die Galizischen Staatsbahnen.

Am 31. Dezember v. J. ist die letzte Theilstrecke Buczacz-Husiatyn der Galizischen Transversalbahn dem Verkehre übergeben worden. Damit ist nun, schreibt die „N. Fr. Pr.“, der Betrieb auf allen Linien der Galizischen Transversalbahn im Zuge. Die Eröffnung der einzelnen Strecken geschah in folgender Zeitordnung: Oswiecim-Podgorze am 1. August 1884, Grybow-Zagorz am 20. August, Stanislau-Buczacz und Saybusch-Zwardon am 15. November, Saybusch-Neu-Sandec am 16. Dezember, Sucha-Skawina am 22. Dezember und endlich Buczacz-Husiatyn am 31. Dezember 1884.

Die Betriebseröffnung erfolgte rücksichtlich der Linie Saybusch-Neu-Sandec mit den Stationen, bezw. Haltestellen Friedrichshütte, Jelesnia, Hucisko, Lachowice, Sucha, Maków, Jordanów, Chabówka, Rabka (Haltestelle), Zaryte, Mszanadolna, Kasina wielka, Limanowa, Pisarzowa, Mecina, Marcinkowice und Stadt Neu-Sandec (Haltestelle); rücksichtlich der Strecke Sucha-Skawina mit den Stationen: Skawce, Stryszów, Stronie, Kalwarya, Lecze und Radziszów. Die vorgenannten Stationen dienen für den Gesammtverkehr, die Haltestellen nur für den Personen- und Gepäckverkehr. Die Stationen Osielec, Dobra und Tymbark der Strecke Saybusch-(Zablocie-)Neu-Sandec bleiben bis auf Weiteres geschlossen.

Auf der Strecke Buczacz-Husiatyn wurden die Stationen Pyszkowce, Dzuryn, Kalinowszczyzna, Czortkow, Hadynkowce, Kopyczynce, Wasylkowce und Husiatyn dem öffentlichen Verkehre übergeben, und zwar rücksichtlich der Theilstrecke Buczacz-Kopyczynce für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachtenverkehr, bezüglich der Strecke Kopyczynce-Husiatyn aber vorläufig nur für den Frachtenverkehr. Die Eröffnung des Gesammtverkehrs auf der letztgenannten Theilstrecke bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Auch sind die bei der am 1. August 1884 erfolgten Eröffnung der Linie Oswiecim-Podgórze nur für den Personen- und Gepäckverkehr eröffneten Stationen Zator, Ryczów, Brzcznica und Wielkie drogi auch für den Frachtenverkehr, die vollständig gesperrte Station Przeciszów für den Gesammtverkehr eröffnet worden. Es sind demnach auch alle Stationen der bezeichneten Linie für den Gesammtverkehr offen.

Mit der Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke und damit der ganzen Transversalbahn sind die verschiedenen Kartelle, welche die Staatsverwaltung mit den Nachbarbahnen abgeschlossen hat, vollinhaltlich in Kraft getreten. Zunächst wird das Kartell mit der Galizischen Carl-Ludwigbahn uneingeschränkt wirksam, welches eine Theilung des Transitverkehres zwischen den zwei Parallellinien normirt. Dieses Kartell ist auf die Dauer eines Jahres gegen sechsmonatliche Kündigung abgeschlossen.

Ferner handelt es sich um das Kartell mit der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn, laut dessen die letztere von denjenigen Transporten aus Rumänien, bezüglich deren eine kartellmässige Theilung zwischen der Carl-Ludwigbahn und der Transversalbahn stattfindet, für die Strecke Stanislau-Lemberg eine Entschädigung in Baarem erhält. Die Entschädigung beträgt den vollen Frachtsatz abzüglich einer Regiekostenquote von 0,2 kr. pro Meile und Zollcentner. Dieses Kartell soll bis zum Jahre 1890 in Geltung bleiben. Was das Verhältniss der Transversalbahn zur Ungarisch-Galizischen Eisenbahn betrifft, so kommt zunächst der Péagevertrag für die Strecke Zagorz-Chyrow in Betracht; mit diesem im Zusammenhange steht das Kartell, kraft dessen die Ungarisch-Galizische Eisenbahn von jenen Transporten, welche bisher von Osten her nach Przemysl an die Carl-Ludwigbahn übergingen und die nunmehr von Chyrow nach Westen auf den Linien der Transversalbahn transitiren, eine Baarentschädigung für die Strecke Chyrow-Przemysl erhält.

Direktorenkonferenz bei den Staatsbahnen.

Vor Schluss des Jahres 1884 fand, der „N. Fr. Pr.“ zufolge, bei der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen in Wien eine gemeinsame Konferenz der elf Betriebsdirektoren statt. Der Konferenz, in welcher Sektionschef v. Czedik den Vorsitz führte, waren auch die Direktoren der Fachabtheilungen, sowie die Abtheilungsvorstände zugezogen. Die Betriebsdirektoren waren nach Wien berufen worden, um über die Wahrnehmungen, welche jeder von ihnen bei der Durchführung der am 1. August 1884 in Wirksamkeit getretenen Organisation zu machen Gelegenheit hatte, Bericht zu erstatten, das Zusammenwirken der einzelnen Direktionen zu prüfen, gewünschte Abänderungen der gemeinsamen Besprechung zu unterziehen und, falls diese Abänderungen für zweckmässig befunden werden sollten, dieselben einheitlich in allen Direktionsbezirken einzuführen. Die Konferenz beschäftigte sich denn auch mit einer Reihe von Anträgen, welche nach und nach bei der Generaldirektion eingelaufen waren, und einigte sich über verschiedene Verbesserungen, welche, von einzelnen Direktionen angeregt, im Gesammtbereiche der Staatsbahnen zur Anwendung kommen sollen. Es handelte sich dabei ausschliesslich um Fragen des internen Dienstes. Es besteht die Absicht, solche Konferenzen von Zeit zu Zeit, je nachdem Material für eine gemeinsame Berathung vorliegt, zu wiederholen.

Personalnachrichten.

Bei der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist der Vorstandsstellvertreter der Generaldirektions-Abtheilung 1 b für den Bahnerhaltungsdienst, Titular-Oberinspektor Arthur Oelwein, zum wirklichen Oberinspektor, und der Beamte derselben Abtheilung, Franz Perner, zum Inspektor ernannt worden.

Der Leiter der Direktion der K. K. priv. Böhmischen Kommerzial-Bahnen, Oberinspektor Adolf Ritter von Bogusz, wurde in Würdigung seiner hervorragenden Verdienste um das gesellschaftliche Unternehmen vom Verwaltungsrathe zum Generalinspektor ernannt.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Nachdem das zwischen der Regierung und dem Verwaltungsrathe der Nordwestbahn vereinbarte Protokollar-Uebereinkommen am 27. v. Mts. unterzeichnet wurde, hat der Verwaltungsrath für den 12. Februar eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen. Gegenstände der Verhandlung sind: 1. Antrag auf Ratifikation eines vom Verwaltungsrathe mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Uebereinkommens wegen Erhöhung des garantirten Anlagekapitals. Im Falle ertheilter Ratifikation: 2. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme und Begebung der den Gegenstand des obigen Uebereinkommens bildenden vierprozentigen Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von elf Millionen Gulden (11,000 000 fl.) Oe. W. Silber. 3. Antrag auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur

Durchführung der in Folge dieses Uebereinkommens nothwendig werdenden Aenderungen der Statuten.

Das erwähnte Uebereinkommen, welches zwischen der Oesterreichischen Regierung und der Oesterreichischen Nordwestbahn betreffs der Garantieerhöhung für diese Gesellschaft abgeschlossen worden ist, bedarf noch der Ratifikation durch die Minister. Unmittelbar nach dem Zusammentreten des Reichsraths soll die diesbezügliche Vorlage eingebracht werden. Die Nordwestbahn wird bekanntlich auf Grund dieses Uebereinkommens eine vierprozentige Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 11 Millionen Gulden ausgeben. Aus dem Erlöse der Anleihe sollen zunächst diejenigen Beträge refundirt werden, welche der Staat seit dem Jahre 1878 zur Anschaffung von Betriebsmaterial im Wege der Staatsgarantie vorgeschossen hat, indem dieselben jedesmal in die Betriebsrechnung eingestellt wurden. Die zu refundirenden Beträge beziffern sich insgesammt auf rund 3 Millionen Gulden; die Auszahlung an den Staat wird sofort nach der Emission der Prioritätsanleihe, respektive nach der legislativen Genehmigung des Uebereinkommens erfolgen. Drei Millionen werden eine ausserordentliche Einnahme des Staates bilden, welche das Defizit des Jahres 1885 vermindert. Es war auch, wie verlautet, insbesondere das Finanzministerium, welches den Abschluss des Uebereinkommens mit der Nordwestbahn urgirte, und man glaubt, die Erledigung des Uebereinkommens im Reichsrathe werde so rasch erfolgen, dass der Budgetauschuss auf die neue Einnahmepost schon werde Rücksicht nehmen können. In dem Entwurfe des Finanzgesetzes für 1885 ist das Defizit auf 15,07 Millionen Gulden veranschlagt, und dasselbe würde sich also auf 12,07 Millionen reduziren, wenn der Reichsrath, ohne des Weiteren auf die wirthschaftliche Lage Rücksicht zu nehmen, die vom Finanzminister veranschlagten Ziffern der Staatseinnahmen acceptirt.

Die Göllnitzthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Dieselbe hielt am 18. v. M. eine ausserordentliche Generalversammlung. Den ausschliesslichen Gegenstand der Tagesordnung bildete die Ratifikation des zwischen der Göllnitzthaler Eisenbahn-Aktiengesellschaft und der Kaschau-Oderberger Bahn, vorbehaltlich der Genehmigung seitens der Generalversammlung, geschlossenen Vertrages, betreffend die Betriebsübernahme der (am 27. Dezember v. J. eröffneten) Göllnitz-Schmölnitzer (schmalspurigen) Eisenbahn. Nach Erledigung der Formalien gab der Präsident bekannt, dass der Vertrag zwischen den beiden Gesellschaften dem Kommunikationsministerium zur Anzeige gebracht, von demselben aber mit dem Bedeuten retournirt wurde, hierüber erst den Beschluss der Generalversammlung einzuholen. Dieselbe genehmigte auch einstimmig diesen Vertrag, welcher nun zur definitiven Genehmigung dem genannten Ministerium unterbreitet werden wird, die voraussichtlich unverändert erfolgen dürfte, nachdem etwaige Monita von der Regierung schon gelegentlich der ersten Vorlage erfolgt waren.

Waagthalbahn.

Das Liquidationskomité der Waagthalbahn-Aktiengesellschaft verlautbart, dem Ungarischen Handelsgesetze entsprechend, in den Blättern, dass seit dem vorjährigen Ausweise die Kassenverhältnisse sich nicht geändert haben, da seitdem weder eine Activpost eingegangen, noch eine Passivpost durch das Liquidationskomité beglichen wurde. Auch derzeit sind noch mehrere Prozesse gegen die Gesellschaft im Zuge.

Ueberbrückung der Donau bei Baja.

Durch die geplante Ueberbrückung der Donau zwischen Baja und Battaszék wird eine Verbindung der Budapest-Semliner Bahn, resp. der Zweigbahn Maria-Theresiopel-Baja, sowie der Alföldbahn mit der Donau-Draubahn hergestellt werden, wodurch eine grosse Transversalbahn hergestellt wird, welche für den Export nach Westen und insbesondere via Arlberg von grösstem Einfluss sein wird.

Centralbahnhof in Agram.

Die seinerzeitige Betriebsübernahme der Zagorianer Eisenbahn (Csakaturn-Varasdin-Zapresic) durch die Königlich Ungarischen Staatsbahnen veranlasste das Königliche Kommunikationsministerium, sich im Prinzipe für die Anlage eines Centralbahnhofes in Agram zu entscheiden, da der gegenwärtig auch von den Königlich Ungarischen Staatsbahnen (Strecke Zákány-Agram und Agram-Fiume) gemeinschaftlich benutzte Südbahnhof in Folge seiner beschränkten Räumlichkeit schon heute nicht mehr den Anforderungen des gemeinsamen Verkehres genügt. Die Kommune Agram hat sich zu einer namhaften Beitragsleistung bereit erklärt.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Vertrauen kehrt allmälig an der hiesigen Börse wieder und wendet sich zunächst den Staatsrenten und einigen Bahneffekten zu, darunter besonders Nordbahn (2340), Staatsbahn (303,25) ex Coupon, die beiden Nordwestbahnen a) (171,50), b) (177,50) und Südbahn (145,75). Die nachstehende Zusammenstellung zeigt den Kurs der marktgängigsten Bahnaktien am Schlusse der Jahre 1883 und 1884 und zwar:

	1883	1884	
Nordbahn	2530,00	2307,00	— 223,00
Staatsbahn	323,40	307,50	— 15,90
Südbahn	142,00	145,50	+ 3,50
Carl-Ludwigbahn	291,50	257,50	— 24,00
Nordwestbahn	184,50	171,50	— 13,00
Elbethalbahn	196,50	177,75	— 18,75

Daraus erhellt, dass mit Ausnahme der Südbahn die übrigen im vorigen Jahre grössere oder geringere Kursabschläge erfahren haben. Die Kursdifferenz der Nordbahn vom 31. v. Mts. bis heute zeugt von der grossen Bewegung in diesem Effekte.

Plau-Neustadt a. D. (Ostpriegnitz-Bahn).

Die am 29. v. Mts. ausgegebene No. 37 des „Mecklenb. Regierungsblattes" enthält die Bekanntmachung des Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinschen Staatsministeriums vom 11. Dezember 1884, betreffend den mit der Königlich Preussischen Regierung abgeschlossenen Staatsvertrag wegen Erbauung einer Eisenbahn von Neustadt a. D. über Kyritz, Pritzwalk, Meyenburg nach Plau.

Wir haben die wesentlichsten Punkte dieser Baukonzessions-Ertheilung bereits in No. 99 S. 1282 Jahrg. 1884 d. Ztg. gebracht und wollen daher hier nur noch anführen, dass nach einer Erklärung der Preussischen Regierung im Schlussprotokoll dieselbe darauf halten wird, dass nach erfolgter Mittheilung ihrer Entschliessung mit dem Bau der Preussischen Strecke baldthunlichst begonnen und derselbe so gefördert werden soll, dass die Betriebseröffnung spätestens innerhalb 5 Jahren von jener Mittheilung an gerechnet, erfolgen kann.

Der Betriebswechsel soll auf Station Meyenburg stattfinden und wird deshalb die Preussische Regierung der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft den Betrieb auf der Strecke von der beiderseitigen Landesgrenze bis zur Wechselstation Meyenburg überlassen.

In den Tarifen für die Strecken, welche zwischen der Grenze einerseits und den Stationen Meyenburg und Plau andererseits belegen sind und von ein und derselben Verwaltung betrieben werden, sollen keine höheren Einheitssätze in Anwendung kommen, als für die anschliessenden Strecken Plau-Güstrow und Neustadt-Meyenburg.

Auf dem Kreistage zu Neuruppin wurde in einer kurz vor Weihnachten abgehaltenen Sitzung in Betreff dieses Eisenbahnunternehmens beschlossen, unter der Voraussetzung, dass der Bau auf Staatskosten erfolgt, zum Terrainerwerb aus Kreismitteln einen baaren Zuschuss bis zu 2678 ℳ pro Kilometer der Bahnstrecke von Neustadt bis zur Kreisgrenze zu bewilligen. Von den Adjazenten der ausserhalb des Kreises Neuruppin belegenen Bahnstrecken sollen jedoch mindestens in gleichem Umfange Zuschüsse gewährt werden.

Im Anschluss hieran theilen wir noch mit, dass in einer am 29. v. Mts. in Rostock abgehaltenen Bürger-Ausschusssitzung (Rostock hat sich bekanntlich mit einem grösseren Aktienkapital bei dem Bau der Güstrow-Plauer Eisenbahn betheiligt) die Frage aufgeworfen worden ist, warum entgegen den früheren Intentionen die Bahn Güstrow-Plau im Preussischen Gebiete nicht über Perleberg nach Wittenberge, sondern über Meyenburg nach Neustadt a. D. fortgeführt werden solle. Dem gegenüber ist daran zu erinnern, dass für die Entstehung letzterer Bahn von Hause aus zwei Bahnprojekte in der Priegnitz, über deren Bau schon seit Jahren verhandelt wurde, massgebend gewesen sind. Das eine Projekt betrifft den Bau der Priegnitz-Bahn (Verlängerung von Perleberg über Pritzwalk nach Wittstock — jetzt im Bau begriffen —) und das andere betraf den Bau der hier in Rede stehenden sogenannten Ostpriegnitz-Bahn, welche von Meyenburg über Pritzwalk nach Neustadt a. D. führen soll.

Unleugbar ist der Ausbau des Priegnitz-Eisenbahnnetzes für Mecklenburg bezw. für die Mecklenburgischen Eisenbahnen von sehr grossem Vortheil, da der südliche Theil Mecklenburgs bis jetzt mit der Priegnitz noch keine zeitgemässe Verbindung hat. Es hatte sich bereits vor Jahren eine Aktiengesellschaft konstituirt, welche zum Bau der Bahn von Neustadt a. D. in der Richtung auf Zernitz einen Theil des Aktienkapitals eingezahlt hatte. Gegen die Ertheilung der Konzession erhob aber das Preussische Arbeitsministerium verschiedene Bedenken und verlangte es unter Anderem auch, dass nicht Zernitz sondern Neustadt a. D. den Endpunkt der Bahn bilde und dass die Aktiengesellschaft wegen der Weiterführung derselben von Meyenburg nach Plau mit der Grossherzoglichen Regierung zu Schwerin sich zuvor ins Einvernehmen setze. Dies ist geschehen und nachdem nunmehr der Eingangs erwähnte Staatsvertrag zwischen Mecklenburg-Schwerin und Preussen abgeschlossen, auch die Berlin-Hamburger Eisenbahngesellschaft, die ein hervorragendes Interesse an der Ostpriegnitz-Bahn hatte,*) mit Geneh-

---

*) Man vergl. den in No. 24 S. 317 fg. des vorigen Jahrg. unserer Zeitung abgedruckten ausführlichen Bericht des Ausschusses und der Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn-

migung des Preussischen Ministeriums kurz vor ihrer Verstaatlichung 300 000 *M* für dieses Unternehmen bewilligt hat, so dürfte, da auch in den betheiligten Landeskreisen, wie von uns berichtet, diesem Unternehmen ein sehr grosses Entgegenkommen hinsichtlich Zeichnung des noch benöthigten übrigen Baukapitals gezeigt ist, vielleicht schon in diesem Frühjahr wenigstens mit dem Bau der Strecke Plau-Meyenburg begonnen werden.

Die oben erwähnte Frage scheint jedenfalls aus der Besorgniss hervorgegangen zu sein, dass die Bahn Güstrow-Plau-Neustadt a. D. der Warnemünde-Neustrelitzer Bahn eine erheblich nachtheilige Konkurrenz bereiten werde. Seitens der Stadt Rostock hätte jedoch bei dem Abschlusse des Neustrelitz-Warnemünder Unternehmens mit dem Projekt einer Verlängerung der Güstrow-Plauer Bahn über Meyenburg, ganz gleich ob in der Richtung auf Zernitz oder Neustadt a. D., umsomehr gerechnet werden müssen, als die Vornahme der generellen Vorarbeiten für diese Route bereits im Jahre 1881 von der Preussischen Regierung genehmigt war. Selbst aber wenn man sich allein auf die Verlängerung in der Richtung Perleberg hätte beschränken wollen, so wäre man doch nicht in der Lage gewesen, den Bau einer diese Linie bei Pritzwalk schneidenden Bahn Meyenburg-Neustadt a. D. auch für die Zukunft zu hindern, wenn man dies im Interesse der Warnemünder-Neustrelitzer Bahn etwa hätte versuchen wollen.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und auf Fühnen.

Geschäftsbericht pro 1. April 1883 — 31. März 1884.

Das vom Staate selbst betriebene Eisenbahnnetz in Jütland und auf Fühnen, welches am 1. April 1883 eine Länge von 142,1 Meilen hatte, ist im Laufe des Jahres um die Strecke Nyborg-Knudshoved-Slipshavn (0,8 Meilen) vergrössert, welche Strecke jedoch als ein Glied der Dampffähreverbindung den Seeländischen Staatsbahnen unterstellt ist.

Der Betrieb umfasst hierneben die Dampffähreverbindung zwischen Fredericia und Strib, die Dampfschiffsverbindung zwischen Fredericksbavn und Göteborg und die Dampffähreverbindung über den Oddesund.

Das Jütländisch-Fühnensche Staatsbahnnetz umfasst weiter die Strecke Ringe-Faaborg (3,9 Meilen), dessen Gesammtlänge ist also 146,8 Meilen. Der Betrieb der letztgenannten Strecke wird jedoch von der Südfühnenschen Eisenbahn-Gesellschaft geleitet.

Der Verkehr auf den Staatsbahnen in Jütland und auf Fühnen ist im Rechnungsjahre 1883/84 nicht unbedeutend grösser gewesen als im vorhergehenden. Besonders stellt sich das Verhältniss günstig für den Güter- und Viehverkehr. Die Menge des auf den Bahnen beförderten Frachtguts ist ca. 1 342 000 Ctr. grösser als im Jahre 1882/83. An dieser Zunahme partizipiren fast alle wichtigen Transportartikel, und besonders kann man die Beförderung von Futterstoffen, sowie Heu und Stroh hervorheben, welche im vorigen Jahre einen bedeutenden Rückgang zeigten, jetzt aber in einem nicht geringen Umfange zugenommen haben. An Futterstoffen wurden auf den Bahnen 865 000 Ctr. (gegen 489 000 Ctr. im Vorjahre) und an Heu und Stroh 121 000 Ctr. (gegen 65 000 Ctr.) befördert. Ebenso hat die Zahl des beförderten Viehes zugenommen. Namentlich haben Schweine und Ferkel an Transportmenge beständig zugenommen (gegen das vorige Jahr um ca. 36 pCt.). Die ganze beförderte Anzahl beträgt 388 500 Stück, wovon 267 000 oder beinahe 70 pCt. nach Deutschland über Wamdrup ausgeführt sind. Von frischen Fischen sind im Ganzen auf den Bahnen 218 000 Ctr., davon 133 000 Ctr. (incl. 15 500 Ctr. von Gothenburg) nach Deutschen Stationen befördert.

Die gesammte Beförderungsmenge von Gütern und Vieh ist ca. 12½ pCt. grösser als im Jahre 1882/83, und in demselben Verhältniss ist die Einnahme gestiegen. Dieselbe beträgt 3 167 647 Kronen gegen 2 813 836 Kronen im vorhergehenden Jahre, (+ 353 810 Kronen oder 2 420 Kronen pro Bahnmeile). Zurückgelegt sind 136 756 489 Gütermeilen gegen 122 386 412 im Vorjahre mit einer Einnahme von 2,34 Kronen gegen 2,33 Kronen pro Meile.

Auch die Personenbeförderung zeigt einen Zuwachs, doch nur von geringer Bedeutung. Die Zahl der Reisenden betrug 3 715 487 gegen 3 592 986 im Vorjahre mit einer Einnahme von 3 242 935 Kronen gegen 3 191 579 Kronen pro 1882/83, also einer Mehreinnahme von 51 355 Kronen. — Es sind 14 642 388 Personenmeilen zurückgelegt gegen 14 263 621 im Vorjahre, pro Person also 3,94 Meilen, wofür 22,15 Kronen vereinnahmt sind.

An Gepäck wurden 13 406 Ctr. befördert, wofür eine Einnahme von 33 202 Kronen gegen 33 707 Kronen im Vorjahre erzielt wurde.

Die Postbeförderung brachte 248 522 Kronen ein und andere verschiedene und zufällige Einnahmen 226 370 Kronen.

Der Dampfschiffsverkehr zwischen Fredericksbavn und Göteborg hat dagegen kein günstiges Resultat erzielt, es wurden nämlich nur 130 915 Kronen gegen 139 262 Kronen im Vorjahre eingenommen.

Die gesammte Betriebseinnahme (incl. die Einnahme aus dem Dampfschiffsverkehr Fredericksbavn Göteborg) beträgt 7 012 219 Kronen, welcher eine Ausgabe von 5 534 239 Kronen gegenübersteht, es bleibt demnach ein Betriebsüberschuss von 1 477 980 Kronen.

Von der Ausgabe entfallen auf: Hauptverwaltung 300 216 Kronen, Betriebsabtheilung 1 417 146 Kronen, Bahnabtheilung 1 745 230 Kronen, Maschinenabtheilung 1 690 573 Kronen, Beförderung über den kleinen Belt 136 571 Kronen, Beförderung über den Oddesund 50 072 Kronen, verschiedene Ausgaben 46 910 Kronen, die Dampfschiffsverbindung Fredericksbavn-Gothenburg 147 521 Kronen, Total: 5 534 239 Kronen.

Das rollende Betriebsmaterial bestand am Jahresschlusse (31. März 1884) aus: 154 Lokomotiven, 125 gesonderten Tendern, 319 Personenwagen, 36 Postwagen, 57 Gepäckwagen, 2 142 Güter- und Viehwagen und 36 Schneepflüge.

Die Personenwagen haben 1 641 721 Meilen, die Postwagen 216 856 Meilen und die Güterwagen 3 163 876 Meilen, also zusammen: 5 022 453 Meilen durchlaufen.

Der Werth des Betriebsmaterials beträgt 12 803 803 Kronen. Unglücksfälle sind 21 vorgekommen, davon 9 mit tödtlichem Ausgange.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 2. Dezember 1884.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Geh. Baurath Jungnickel.

Herr Geh. Regierungsrath Professor Reuleaux spricht über die neueren Amerikanischen Fortschritte im Bau der Waagen. Empfindlichkeit und Genauigkeit der gleicharmigen Waagen werden wesentlich beeinflusst durch die Reibung; um dieselbe zu vermindern, hat man die Drehzapfen möglichst dünn gemacht und sie nur theilweise mit Kreisprofil, anderntheils mit rechteckigem, unten gerundeten Profil hergestellt. Aber auch diese „Halbzapfen" bieten noch viel Reibung, indem sie bei messbarer Grösse mit ihren Umfangselementen noch verhältnissmässig grosse Wege zurücklegen. In einen tauglichen Stand sind die Waagen erst gekommen, nachdem man die Halbzapfenflächen schneidenförmig gestaltete. Die Empfindlichkeit der Waagen hat dadurch bedeutend zugenommen und unsere Waagen sind in der That recht empfindlich und sehr genau. Je grösser die Last, desto geringer die Empfindlichkeit; je kleiner die Waage, desto geringer treten die Festigkeitrücksichten auf und man kann daher für geringe Gewichte ausserordentlich feine Waagen herstellen. Feine Waagen sind ausserdem, wie man sagt, unwirsch und ungeduldig gegen zu starke Belastung; bei einer zu starken Belastung einer feinen Waage leiden die Schneiden, indem sie einen zu grossen Flächendruck erfahren. Bei der in Berlin befindlichen vorzüglichen Werder'schen Festigkeitsmaschine hat man das Möglichste gethan, um den Flächendruck auf die Schneide herabzuziehen und diese deshalb sehr lang (360 mm) gemacht. Wenn man bei dieser Maschine ein Gewicht von 100 t wirken liesse, so ergäbe sich, unter Annahme einer Auflagerbreite von ½ mm, dass auf den Quadratmillimeter der Schneide 566 kg Druck kommt. Einen solchen Druck kann gehärteter Stahl nicht vertragen, weshalb die Maschine, obgleich sie noch nie so stark belastet worden ist, tiefe Kerben in die flachen Schneidelager eingepresst hat. An demselben Uebel leiden auch unsere grossen Brückenwaagen für Lastenwägungen aller Art. Daneben bildet auch die Entlastung der Waagen, während die Last aufgelegt wird, grosse Schwierigkeit. Als nun Herr Emery den Auftrag erhielt, eine noch 4 mal stärkere Festigkeitsmaschine, nämlich eine solche für 400 t zu konstruiren, überwand derselbe die bezeichneten grossen Schwierigkeiten durch die Anwendung besonders gebauter Gelenke und durch die Art und Weise der Kraftübertragung. Das an die Stelle der Schneiden gesetzte Gelenk, welches man mit dem Vortragenden Blattgelenk nennen kann, verwendet Herr Emery sowohl für Zug, als für Druck. Das für solche Blattgelenke benutzte Blech ist besonders dünn, bis zu $^1/_{11}$ mm. Ausser der allgemeinen Form (welche der Vortragende durch Zeichnungen näher erläutert) ist noch besonders die Frage wichtig, wie das senkrecht stehende mit starkem Druck belastete Stück an Schwankungen verhindert wird. Das Stück muss mit grosser Genauigkeit gerade geführt werden. Zu dieser Geradführung ist ebenfalls das Blattgelenk benutzt; der senkrechte in senkrechter Richtung gerade zu führende Stab ist durch zwei horizontale Stahlblätter, die an ihren Enden am Gestell befestigt sind, an Querschwankungen verhindert und ein zweites Paar Stahlblätter, rechtwinklig zu den vorigen, hindert Schwankungen in der normal zur ersten gerichteten Ebene. Drehungen des Stabes um eine senkrechte Achse sind dadurch verhindert, dass die Führungsblätter paarig angebracht sind. Indem nun diese Einrichtungen auch am unteren Ende des Stabes angebracht

---

gesellschaft über die Betheiligung an dem Ostpriegnitzer Eisenbahnunternehmen. Die Red.

sind, wird derselbe gerade geführt und die mit dieser Einrichtung ausgerüstete Waage kann als reibungsfrei bezeichnet werden. Bei der ersten Probe wurden zunächst 100 Pfund Last aufgelegt und mit derselben sehr schnell sieben Wägungen vorgenommen; dabei ergab sich die Genauigkeit, d. h die Differenz zwischen der Maximalangabe und der Minimalangabe von $^1/_{35}$ gr, d. h. $\frac{1}{35.1000.50} = \frac{1}{1\,750\,000}$, während die grösste bisher durchschnittlich bei chemischen Waagen erreichte Genauigkeit $\frac{1}{500\,000}$ beträgt. Die Kraftübertragung geschieht, indem die Vorrichtung zur Aufnahme der Last getrennt wird von der Wägevorrichtung, welche in Verkehr stehen durch hydrostatischen Druck in einer feinen Rohrleitung.

Um nun die bei einer Konstruktion wie derjenigen einer gewöhnlichen hydraulischen Presse auftretenden Ungenauigkeiten in Folge der Reibungen an den Kolbendichtungen zu vermeiden, hat Emery die zur Geradführung angewendete Metallmembrane auch als Mittel zum Kolbenabschluss benutzt. Der in dem Gefäss steckende, nach unten verbreiterte Kolben von kreisrunder Grundfläche ist mit Membrandichtung an das Gefäss angeschlossen. Zwischen der Bodenfläche dieses Kolbens und inneren Grundfläche dieses Gefässes befindet sich das Wasser, welches durch ein auf der einen Seite befindliches Rohr zu- oder abfliesst. Am oberen Ende des rohrartig fortgesetzten Gefässes befindet sich eine zweite ringförmige Membran, welche die Geradführung vollzieht. Der Kolben ist von oben, behufs Aufnahme der Last, durch ein glockenförmiges Stück überdeckt, und zwischen Kolben und Obertheil, zur Vermeidung stossartiger Wirkungen, ein Gummibuffer eingeschaltet. Vermittelst des 1 bis 1½ mm weiten Leitungsröhrchens steht das Wasser unter dem Lastkolben in Verkehr mit dem Wasserinhalt eines zweiten Gefässes oder Kolbenraumes an der Wägevorrichtung; diesen zweiten Kolben nennt man den Messkolben; dessen Druckfläche wird bei Waagen für grosse Lasten kleiner als die des Lastkolbens gewählt. Behufs Auflegung der Gewichte wird an den Waagebalken eine Stange mit Blattgelenk angehängt und diese Stange mit einer Reihe symmetrischer konsolartiger Vorsprünge versehen, welche die Gewichte aufnehmen; letztere befinden sich auf einer ähnlichen Tragestange, welche mittelst Hebewerk an der Gewichtsstange auf- und niederbewegt werden kann. Die Stufenabstände der zweiten Stange sind so abgemessen, dass beim Senken des Stabes zuerst das oberste Gewicht, dann das zweite u. s. f. bis zum zehnten sich auf die Vorsprünge der Gewichtstange aufsetzt. Solcher arithmetischen Gewichtauflager befinden sich bei grossen Waagen mehrere, z. B. vier an demselben Balken, an solcher Armlänge angebracht, und von solcher Grösse, dass sie Zehntel, Hundertstel, Tausendstel, Zehntausendstel einer Einheit am Messpunkte darstellen. Indem man nun diese Gewichtswirkungen nach einander eintreten lässt, kann man die Wägung auf die erforderliche Zahl von Dezimalstellen ausführen, die Dezimalstellen selbst aber an dem Zeigerwerke der Hebelvorrichtung unmittelbar absehen.

Herr Regierungs- und Baurath Stock macht Mittheilung von den seitens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. mit gutem Erfolg angestellten neueren Versuchen für die elektrische Beleuchtung von Eisenbahnzügen auf der Bahnstrecke Fulda-Elm. Die Dynamomaschine war in dem Versuchszuge an einer Seite eines bedeckten Güterwagens angebracht, auf der anderen Seite des Wagens die Akkumulatoren. Die von der Firma Möhring in Frankfurt a/M. hergestellte Dynamomaschine wird mittelst eines Treibriemens von einer Achse des Wagens betrieben; sie erzeugt bei 750 Touren eine elektromotorische Kraft von 80 Volts bei 12 Ampères Stromstärke. Beim Anhalten des Zuges oder einer Verminderung der Zuggeschwindigkeit auf 30 km in der Stunde wird die Dynamomaschine durch einen Umschalter aus- und gleichzeitig die Akkumulatoren eingeschaltet. Beim Anfahren tritt die Umschaltung in umgekehrter Weise ein. Die 26 Akkumulatoren enthalten soviel Elektricität, um bei Schnellzügen die Beleuchtung während des Aufenthaltes auf den Stationen zu übernehmen. Die Einrichtung der Maschine kostet 2 500 ℳ und die Einrichtung eines Personenwagens 65 bis 80 ℳ; der Preis der elektrischen Beleuchtung berechnet sich für Stunde und Lampe auf 0,8 ₰.

Herr Regierungs- und Baurath Dr. zur Nieden macht im Anschluss an seine in voriger Versammlung mitgetheilte Durchbohrung einer Bahnschwelle durch eine von einem Eisenbahnfahrzeug abgebrochene eiserne Stange des Bremsgehänges Mittheilung von einer ähnlichen durch den fahrenden Zug auf der Berlin-Anhaltischen Bahnstrecke vorgekommenen Durchbohrung eines Brückenbalkens; derselbe erwähnt die für die Befestigung der Verbindungsstangen an den Achshaltern in Anwendung befindlichen verschiedenen Konstruktionen und bemängelt, dass die am wenigsten zuverlässig erscheinende Konstruktion sich noch an der Mehrzahl der Eisenbahnwagen vorfinde.

Herr Geh. Baurath Stambke bemerkt hierzu, dass die bemängelte Konstruktion schon seit längerer Zeit bei neuen Wagen nicht mehr zur Anwendung komme und bei den älteren Wagen allmälig verschwinden werde.

Im Fragekasten befindet sich die Frage: Um grössere Fahrgeschwindigkeit zu ermöglichen, wurde in Amerika vor 2 bis 3 Jahren die Fontaine'sche Lokomotive konstruirt, deren Prinzip darin bestand, dass die Kolbenstange der Cylinder auf die Treibräder nicht direkt, sondern erst mittelst eines Friktionsrades zur Einwirkung kommt und zwischen dem Treib- und dem Friktionsrade noch eine Umsetzung stattfand. Ist Weiteres darüber bekannt, ob dieses System sich bewährt hat? — Herr Stambke bemerkt, dass ein ähnliches bei einem Konkurrenzprojekt für eine Lokomotive der Rheinischen Eisenbahn vor einigen Jahren zur Anwendung gekommenes Prinzip sich nicht als vortheilhaft erwiesen habe. Herr Reuleaux erwähnt, dass in Amerika neuerdings wieder Versuche mit einer solchen Lokomotive angestellt würden; das Ergebniss derselben sei noch nicht bekannt.

Der Vorstand des Vereins wird durch Acclamation in seiner bisherigen Zusammensetzung für das Jahr 1885 wiedergewählt.

Durch Abstimmung in üblicher Weise werden aufgenommen: als einheimische Mitglieder die Herren Regierungs-Baumeister Brandt, Regierungs-Baumeister Herr, Regierungs- und Baurath F. Müller, als auswärtiges Mitglied Herr Geh. Regierungsrath Wilh. Grapow in Köln.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXXV.

Ich habe leider nicht schwarz gesehen oder übertrieben, als ich in einem der früher eingesendeten Artikel mittheilte, allen Berichten unabhängiger Blätter zufolge stehe es schlimm um die Farmer in den Getreidegegenden, schlimm demnach auch um die Verkehrsanstalten.

Die Newyorker „Sun“ bringt in ihrer heutigen (21. Dezember 1884) Nummer 112 den Bericht eines Mr. Frank Wilkeson, welcher soeben aus dem Staate Kansas zurückkehrte und sich genau nach dem Stande der Dinge erkundigte. Gerade Kansas ist einer jener Staaten, wohin ungemein viel Deutsche dirigirt wurden.

Die dortigen Farmer erhielten nicht mehr für Weizen, als höchstens 40 Cts. pro Bushel, und zwar sofort nach der Ernte; die jetzigen Preise sind: 18 Cts., 21 Cts., 37 Cts. Kein dortiger Landwirth vermag einen Bushel unter 40 Cts. zu erzeugen!

Ein Farmer erzählte, dass er vor 12 Jahren mit 2 500 D. in der Tasche von Ohio kam und 320 Acres besten Landes von der Regierung umsonst erhielt. Er habe 60 000 Bushel dortselbst (in Kansas) erbauten Weizen verkauft; statt für Bahnfracht nur 2 700 D., 1 Cent pro Tonne und Englische Meile (fast der alte Deutsche Pfennigtarif), zu zahlen, musste er den Bahnen über 8 000 D. entrichten. Die Eisenbahnen seien an dem Ruine der Farmer schuld. Dann fuhr er fort: „I have been fleeced out of 5 000 D. That sum would pay off my mortgage and all my outstanding accounts.“

Also, mit den mehrgezahlten 5 000 D. würde der Farmer seine Schulden und die auf der Farm lastenden Hypotheken haben tilgen können.

Trotz herrlicher Jahre nun: 2 500 D. Anlagekapital in der Tasche, 320 Acres Weizenland umsonst, nach 12 Jahren „harter Arbeit“ das Facit? 5 000 D. Schulden. (Kansas ist einer der strengsten Temperenzstaaten, Gelegenheit zum Trinken oder Spielen giebt es dort nicht viel.)

So ergeht es den meisten Farmern in Kansas. Seit Beginn des Eisenbahnkrieges ist die Fracht von Chicago nach dem Osten billiger geworden, die Bahnen westlich von Chicago scheinen noch auf ihren alten, hohen Sätzen zu beharren. Den Mais gedenken die Farmer im Ofen zu verbrennen, meldet die „Staatszeitung“, und hier dieses Elend. Wo bleibt denn der Segen der Eisenbahnen?

Mr. Wilkeson sprach Geschäftsreisende, welche aus Texas, Kansas, Nebraska kamen und mit ihm in demselben Waggon fuhren. Keiner von ihnen hegte irgend eine Hoffnung auf Besserung der Zustände in den Weizengegenden. Sie sagten, die Farmer in den Getreidegegenden seien bankerott, die kleinen Landkaufleute unsicher und sie würden ihren Häusern empfehlen, die Kredite einzuschränken, da ein umfangreiches kaufmännisches Unheil in den Weizengegenden hereinbrechen werde.

Ein weltberühmtes Blatt, wie die „Sun“, wohl das älteste in Newyork, wird derartige Berichte nicht „erfinden“, wohl aber aus parteipolitischen Gründen an die grosse Glocke hängen.

Mehr noch! Die Farmer in Kansas haben beschlossen, den Tagelohn für Feldarbeiter gewaltig herabzusetzen. Tausende, ja Zehntausende von unseren Landsleuten werden als „Farmhands“ in die Getreidegegenden dirigirt. Ein „Knecht“, wie er bei uns genannt wird, findet dortselbst höchstens 3 Monate Arbeit, dann wird er fortgejagt. Bei 1 D. 25 Cts. Tagelohn (das Maximum) kann er demnach, selbst wenn er das anerkannt schlechte Essen umsonst erhält, höchstens 90 × 1 D. 25 Cts. = 112 D. 50 Cts. ersparen,

weil er nicht mehr einnimmt, und damit soll er 9 Monate leben! Andere Arbeit findet er in jenen Gegenden natürlich gar nicht, es giebt ja keine. Er wandert als „tramp" von Staat zu Staat. Jeder Deutsche Ackerknecht hat es besser.

Aus Castle Garden in Newyork beziehen die Farmer des Westens ihre „Farmhands", denen sie höchstwahrscheinlich selten die Hinreise, vermuthlich nie die Rückreise zahlen; es giebt, betone ich nochmals, für die ungeheure Mehrzahl der Farmarbeiter nur höchstens 3 Monate Arbeit, und somit ist der unerfahrene Einwanderer viel, viel schlimmer daran, als es früher ein Negersklave war, wenn derselbe einen auch nur annähernd vernünftigen Herren hatte.

Ein sehr bekannter Yankee sagte einst, interviewt: „Er trachte soviel als möglich, Amerika in Europa herauszustreichen, um die Einwanderung zu heben und Amerika zu nützen."

Dem hartherzigen „Geschäftsmanne" ist es natürlich erwünscht, stets grosse Massen brodloser Leute zur Verfügung zu haben, ich als Deutscher halte es aber für meine Pflicht, solche Dinge zur Sprache zu bringen.

Junge Leute sollen in unsere neuen Kolonien gehen, als „welltodo" Männer wieder nach der Heimath zurückkehren, wie es die Engländer machen.

Am 18. Dezember v. J. begann hier plötzlich ein starker Schneefall und während der Nacht wuchs der gräuliche Nordweststurm zum Orkan, von grosser Kälte begleitet, an. In der Nacht vom 19.—20. Dezember fiel das Quecksilber auf Brooklyn-Bridge bis 3° unter Null Fahrenheit = — 15½° R. Als am 18. der Schneesturm wüthete, brannte in Brooklyn das katholische Waisenhaus für Knaben ab, und fast alle Kinder, beinahe 800 Knaben, mussten ohne warme Kleider, ohne Kopfbedeckung in den Sturm hinaus. Viele sind verbrannt, man glaubt gegen 30, denn 23 Leichen fand man bereits. 60—100 Kinder (so liederlich sind die Aufzeichnungen in der Anstalt, dass man keine bestimmte Zahl angeben kann) fehlen überhaupt noch, man weiss nicht, sind sie auf den Feldern erfroren und vom Schnee bedeckt, oder haben sie Obdach gefunden? Ist Letzteres der Fall, so ist die Liederlichkeit der Obdachgeber zu bewundern, welche nicht melden, es sei eines der fehlenden Kinder bei ihnen. Jeder Mensch liest hier Zeitungen und weiss, dass viele Kinder fehlen.

Der obere Hudson River ist zugefroren, der Mississippi oberhalb St. Louis desgleichen. Trotz dessen dürfte sich die Verfrachtung per Bahn nicht bedeutend heben, weil man Getreide, sonst die Hauptfracht in dieser Jahreszeit, wenig braucht.

Von dem Verbleib der in die Pennsylvanischen Wälder geflüchteten Slowaken habe ich Nichts vernommen; die hier erscheinende Oesterreichisch-Amerikanische Zeitung bringt einen fulminanten Artikel darüber und warnt ihre Landsleute ebenfalls vor Einwanderung in die Vereinigten Staaten. Sie sagt, dass jetzt 23 pCt. der Gesammteinwanderung auf Oesterreich-Ungarn kommen. Man wandert demnach aus dem einen „Lande mit unerschöpflichen Hülfsquellen" in das andere, ebenso zugenannte, und geht elend zu Grunde! Schrecklich!

Unsere prächtigen Steamer finden nunmehr „eigene Häfen" im Auslande. Es erfüllt den treuen Deutschen mit stolzem Bewusstsein, wenn er im Auslande liest, wie schneidig unser grosser Kanzler vorgeht und die schwarz-weiss-rothe Flagge auf einer Stelle nach der anderen aufhissen lässt. Nun, ihr Techniker, heran, baut mehr Dampfer, Eisenbahnen, Telegraphen in den Kolonien, versenkt Kabel dorthin und haltet mit diesen modernen Klauen das Erworbene fest; ist es nöthig, so wird Euch das ganze Deutschland mit dem Schwerte in der Hand zu beschützen wissen.

Ade dann Auswanderung Deutscher nach Amerika!

Verschiedenes.

Die Deutschen im Auslande.

Ein verdienstvoller erster Versuch einer Statistik der Deutschen im Auslande ist neuerlich vom K. K. statistischen Amte gemacht und hat, soweit die mangelhafte Unterstützung einzelner Staaten und die Ungleichmässigkeit der Erhebungen es zuliess, zu folgenden Ergebnissen geführt. Deutsche Reichsangehörige verweilen in der Schweiz 95 262, in Oesterreich-Ungarn 98 510, in Italien 5 221, in Chile 4 033, in Schweden 953, in Egypten 879, in Bosnien und Herzegowina 698, in Finnland 628, in Griechenland 314, zusammen 206 498. Im Deutschen Reiche Geborene sind ansässig in den Vereinigten Staaten Amerikas 1 966 742, in Frankreich ohne Algier 81 988, Brasilien 44 087, Niederlande 42 026, Grossbritannien 40 371, Belgien 34 196, Dänemark 33 158, Queensland 11 638, Südaustralien 8 798, in Victoria 8 571, Neu-Südwales 7 521, Argentinien 4 997, Neu-Seeland 4 819, Algerien 4 201, Uruguay 2 125, Norwegen 1 471, Venezuela 1 171, Spanien 952, Peru 898, Tasmanien 782, Chile 645, Guatemala 221. Nach Russland wurden 1882 etwa 394 299 Deutsche Pässe ausgefertigt, 50 504 mehr als zurückgingen. — In den Vereinigten Staaten beschäftigten sich 293 722 Personen mit Landwirthschaft, 218 867 mit Handwerk und Dienst, 152 491 mit Handel und Verkehr, 368 110 mit Fabrikwesen und Bergbau. In Grossbritannien vertheilen sich von Deutschen 4 249 auf öffentlichen Dienst und freie Berufe, 4 962 sind Dienende, 6 533 treiben Handel und Verkehr, 249 Landwirthschaft, Thierzucht, Fischerei, 14 053 Industrie und 9 591 Personen sind Berufslose und Angehörige. Auch in Frankreich und Algier liegt die Mehrzahl der Deutschen der Industrie und dem Handwerk ob. — Erfreulich ist die Wahrnehmung, dass die Auswanderung rückgängig bleibt. Im September verliessen Deutschland nur 11 000 gegen beinahe 15 000 des Vorjahres. In den ersten 9 Monaten des Jahres 1884 wanderten 122 330 gegen 134 000 des Jahres 1883 aus.

Deutschlands Export nach Amerika.

Wie sehr unsere Industrie auf den Export angewiesen ist, wie sehr uns die Vergrösserung unserer Betriebsanlagen gebieterisch darauf hinweist, unsere Absatzgebiete im Auslande zu suchen, da unsere stetig wachsende Produktion auf unserem heimischen Markt nicht zu plaziren ist, das beweisen die Ziffern, die von den Generalkonsulaten in Berlin und Frankfurt über den Export des Deutschen Reiches nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika während des Fiskaljahres 1883/84 (1. Oktober bis 30. September) veröffentlicht werden. Der Gesammtexport Deutschlands betrug in dem erwähnten Zeitraume 66 650 718 Dollars, hat sich also gegen das Jahr 1883 um 3 431 699 D., gegen 1881 um 15 497 756 D. oder um 65 090 574 ℳ gehoben; mithin hat unsere Ausfuhr innerhalb dreier Jahre um 25 pCt. zugenommen bei einer regulären Geschäftslage, denn der Amerikanische Markt bot während der drei letzten Jahre wohl ein Bild gesunder Geschäftslage, ohne jedoch aussergewöhnliche Animirtheit zu verrathen. Der Werth des gesammten Importes der Vereinigten Staaten betrug im Fiskaljahre 1883/84 687 066 216 D., Deutschland ist demnach mit ca. 10 pCt. am gesammten Amerikanischen Import betheiligt; ein Prozentsatz, der an sich nicht hoch ist, der aber eine erhöhte Bedeutung erlangt, wenn man erwägt, dass unsere Ausfuhr fast nur aus Fabrikaten und Halbfabrikaten besteht. An diesem Gesammtexport war Berlin betheiligt mit 6 091 264 D., einer Summe, die für eine so hervorragende Industriestadt nicht gerade allzu hoch erscheint. Eine Vermehrung unseres Absatzes in Amerika würde in grossem Massstabe stattfinden, wenn die Amerikanische Regierung ihre jetzigen exorbitanten Schutzzölle, die für das letzte Fiskaljahr nicht weniger als 42,6 pCt. des Werthes der eingeführten Waaren betrugen, herabsetzen oder gänzlich aufheben wollte. Schon seit dem Jahre 1868 haben geringere Zollreduktionen stattgefunden; trotz dem haben sich die Zolleinnahmen beständig vermehrt, so dass weitere Zollermässigungen im Interesse der Vereinigten Staaten selbst liegen. In dieser Hinsicht berechtigt die Wahl Cleveland's zum Präsidenten der Vereinigten Staaten, welche die baldige Herabsetzung wenigstens der drückendsten Eingangszölle zur Folge haben dürfte, zu grossen Hoffnungen für die weitere Entfaltung unserer Industrie in Amerika.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit 1. Februar d. J. treten die **Nachträge II und IV** zu den **Seehafen-Ausnahmetarifen** vom 1. Januar 1884 und vom 15. September 1883 für den **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandsverkehr** in Kraft.

Diese Nachträge enthalten eine Ergänzung des Artikelverzeichnisses, anderweite Frachtsätze für Budapest-Kelenföld und Ermässigungen von Frachtsätzen.

Exemplare der Nachträge können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 4. Januar 1885. (64)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit tritt zum Badisch-Württembergischen Gütertarif vom 1. Mai 1882 der 7. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu einbezogenen Stationen Geisingen, Neudingen, Pfohren und Sentenhart und kann von den Verbandstationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 7. Januar 1885. (65)
Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 1. Januar 1885 ist zum 8. Südwestdeutschen Tarifhefte (Badisch-Pfälzischer Güterverkehr) der XIII. Nachtrag **zur Einführung gelangt;** derselbe enthält: Anderweite, theilweise ermässigte Tarifentfernungen für den Verkehr mit Basel sowie mit gewissen Südbadischen Stationen, Entfernungen und Frachtsätze für die in den direkten Verkehr neu einbezogenen Badischen Stationen Bellingen und Eschelbronn und Ergänzung der Stationstariftabelle für Mannheim bezüglich der Pfälzischen Lauterthalbahnstationen; ferner Ausnahmefrachtsätze für den Artikel Blei des Specialtarifs I ab Ludwigshafen nach den Badisch-Schweizerischen Uebergangsstationen und für Erze etc. von St. Ingbert nach Mannheim und noch Berichtigungen bezw. Aufhebung von Frachtsätzen.

Karlsruhe, den 5. Januar 1885. (66)
Generaldirektion.

Die Station Peine des Direktionsbezirks Hannover wird mit dem 10. Januar 1885 in den Ausnahmetarif für den Transport von Salz des Ostdeutschen Verbandes bezüglich des direkten Verkehrs mit Stationen der vormaligen Rechte Oder-Ufer, Posen-Kreuzburger und Oels-Gnesener Bahn sowie mit Stationen der Breslau-Warschauer und der Stargard-Cüstriner Bahn aufgenommen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Hannover, den 31. Dezember 1884. (67)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch - Oesterreichisch - Ungarischer Verband. Der Ausnahmetarif nebst Nachtrag I für die Beförderung von Melonen in Ladungen von 5 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht von Stationen der Alföld-Fiumaner Bahn, der Kaschau-Oderberger Bahn, der Oesterreichischen Staatsbahn, der Ungarischen Staats- und Ungarischen Nordostbahn nach den Stationen Anvers (Bassins), Bruxelles (Entrepôt), Gand (Entrepôt), Liege (Guillemins), Ostende (Station) und Spa der Belgischen Staatseisenbahnen, und Anvers (Bassins), Station der Grossen Belgischen Centralbahn, gültig vom 15. September 1882 bezw. 1. August 1883, tritt am 1. März 1885 ausser Kraft und wird durch einen neuen Tarif nicht ersetzt.

Köln, den 15. Januar 1885. (68)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die im Staatsbahntarif Berlin-Breslau für Sendungen von Traubenzucker, Stärke etc., welche zur Ausfuhr via Stettin bestimmt sind, bestehenden Ausnahmefrachtsätze werden vom 15. d. Mts. an unter den gleichen Bedingungen für die nachbezeichneten Artikel in Anwendung gebracht:

Dextrin, Kartoffelmehl, getrocknete Stärke (auch getrocknete Schlammstärke) und Stärkemehl, Stärkezucker und Stärkesyrup, Traubenzucker (Glykose) und Traubenzuckersyrup.

Breslau, den 2. Januar 1885. (69)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Februar 1885 tritt unter der Bezeichnung

„**Westdeutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Eisenbahnverband** (Verkehr mit Ungarn)"

für den Verkehr zwischen Stationen der Alföld - Fiumaner Eisenbahn, der Arad-Temesvarer Eisenbahn, der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, der Kaschau-Oderberger Eisenbahn, der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ungarische Linien), sowie der Eisenbahn Gross-Kikinda-Gross-Becskerek, der Ungarischen Nordostbahn und der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover und Magdeburg, sowie der Braunschweigischen Eisenbahn andererseits ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von

a) Getreide und Hülsenfrüchten, Oelsaaten, Malz, Mahlprodukten und Mehl,
b) Kleie, auch Reiskleie, Oelkuchen und Oelkuchenmehl

in Ladungen von mindestens 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Quantum pro Wagen in Kraft.

Durch diesen Tarif, welcher zum grossen Theil ermässigte, theilweise aber auch erhöhte Frachtsätze enthält, werden die im Verkehre zwischen Stationen der vorgenannten Deutschen und Ungarischen Eisenbahnen in den nachstehend verzeichneten Tarifen nebst Nachträgen zur Zeit bestehenden bezüglichen Ausnahme-Frachtsätze aufgehoben und zwar:

1. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für den Transport von Getreide etc. im Gütertarif, Theil II, für den Hannover-Magdeburg-Ungarischen Verband vom 15. Mai 1880.
2. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für den Transport von Getreide etc. im Gütertarif, Theil II, für den Ungarisch - Rheinländisch - Westfälischen Verkehr vom 1. August 1880 bezw. 1. Juli 1882.
3. Die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für den Transport von
   a) Getreide etc.,
   b) Kleie etc.
   im Gütertarif, Theil III, für den Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Verband vom 1. Januar 1883.

Die bisherigen bezüglichen Frachtsätze bleiben jedoch für diejenigen Relationen, für welche der neue Tarif höhere, beziehungsweise keine Frachtsätze enthält, noch bis zum 28. Februar 1885 in Gültigkeit.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 0,70 *M.* pro Stück bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Magdeburg, den 25. Dezember 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion, (70)
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 20. d. M. ab wird im **Ausnahmetarif für Cement** von Bauerwitz, Breslau O. S. und N. M., Groschowitz, Naklo und Oppeln nach Lodz der Frachtantheil der Strecke Sosnowice-Lodz von 39,54 auf 37,90 Kopeken pro 100 kg ermässigt.

Breslau, den 5. Januar 1885. (71)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verband-Verwaltungen.

K. K. priv. Galizische Carl-Ludwigbahn und Lokalbahn Jaroslau-Sokal. Einführung des VII. Nachtrages zum Lokal-Personentarife der Galizischen Carl-Ludwigbahn und des I. Nachtrages zum Tarife der Lokalbahn Jaroslau-Sokal.

Mit dem 20. Januar 1885 gelangt der Nachtrag VII zum Lokal-Personentarife der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn vom 1. September 1876 und der Nachtrag I zum Tarife der Lokalbahn Jaroslau-Sokal vom 1. Januar 1885 zur Einführung.

In beiden Nachträgen ist unter Anderen die Einführung der Jahres-Abonnementskarten pro 1885 und von ermässigten Tour- und Retourkarten für gewisse Theilstrecken aufgenommen worden.

Exemplare dieser Nachträge sind bei der Betriebsdirektion in Lemberg, bei den gesellschaftlichen Stationen und im Oekonomate in Wien zu haben.

Wien, am 3. Januar 1885. (72)
Die Generaldirektion.

Oesterreichisch - Galizisch - Rumänischer Eisenbahnverband. Einführung des V. Nachtrages zum Tarife vom 1. Mai 1883. Mit 10. Januar 1885 tritt der Nachtrag V zum Tarife für den Oesterreichisch-Galizisch-Rumänischen Eisenbahnverband mit 1. Mai 1883 in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält neue, ermässigte Frachtsätze zum Ausnahmetarif No. 1 für Zucker aller Art bei Aufgabe von 5000 Kilogramm pro Frachtbrief und Wagen ab Stationen der Galizischen Carl-Ludwigbahn, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Mährisch - Schlesischen Centralbahn, Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn nach Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn (Rumänische Linien).

Exemplare dieses Tarifnachtrages können, so lange der Vorrath reicht, bei den Centralstellen der betheiligten Eisenbahnen, sowie bei den Betriebsleitungen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Lemberg und Jassy bezogen werden.

Wien, den 31. Dezember 1884. (73)
Die Verband-Verwaltungen.

II. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Braunschweigische Eisenbahn. In Gemässheit der Amortisationsbedingungen sind am heutigen Tage unter Leitung eines öffentlichen Notars von den von uns emittirten 4½ pCt. Prioritätsobligationen die nachstehend verzeichneten Obligationen zum 1. April d. J. durch das Loos zur Amortisation bestimmt.

a) 14 Stück à 3 000 *M.*:

No. 20 151 238 350 364 446 535 662 710 730 737 831 936 963.

b) 29 Stück à 1 500 *M.*:

No. 1108 1490 1511 1526 1566 1579 1631 1935 2299 2300 2303 2317 2327 2358 2368 2417 2490 2605 2655 2666 2924 3132 3200 3202 3246 3263 3292 3382 3480.

c) 109 Stück à 300 *M.*:

No. 3542 3545 3680 3802 3827 3844 3846 3896 4094 4122 4150 4274 4308 4311 4419 4452 4527 4818 4895 4967 5247 5301 5324 5385 5555 5601 5634 5737 5776 5811 6148 6190 6233 6250 6292 6314 6328 6518 6682 6780 6948 6970 6980 7092 7101 7261 8094 8527 8535 8573 8632 8665 8790 8880 8888 8924 9043 9136 9179 9245 9256 9328 9382 9447 9526 9659 9683 9751 9823 9972 9981 10029 10080 10108 10181 10231 10243 10529 10539 10591 10605 10615 10625 10758 10770 10822 10857 10956 10964 11147 11279 11534 11609 11614 11700 11835 11946 11984 12214 12249 12251 12281 12318 12353 12364 12379 12411 12438 12454.

Die Inhaber dieser Obligationen werden hierdurch aufgefordert, dieselben vom 1. April 1885 ab, mit welchem Tage die Verzinsung aufhört, unter Beifügung der dazu gehörigen Talons und der nicht fälligen Zinscoupons einzuliefern

in Braunschweig bei unserer Hauptcasse oder dem Bankhause Lehmann Oppenheim & Sohn,
in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. oder der Berliner Handelsgesellschaft,

und daselbst den Nennwerth der Obligationen nebst den Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März cr. in Empfang zu nehmen.

Der Betrag der etwa fehlenden Coupons wird am Kapitalbetrage der Obligationen gekürzt.

Zugleich bringen wir in Erinnerung, dass die nachbezeichneten, in den früheren Jahren ausgeloosten und bereits aus der Verzinsung gefallenen Obligationen bislang nicht präsentirt worden sind:

Ausloosung pro 1882 No. 2687 à 1 500 *M.*
„ „ 1884 No. 2455 à 1 500 *M.*,
„ 3962 4013 4023
4471 6816 8255
8630 10263 10294.

Zur Vermeidung fernerer Zinsverluste werden die Inhaber dieser Obligationen an deren Einsendung wiederholt erinnert.

Braunschweig, den 2. Januar 1885. (74)
Direktion der Braunschweigischen
Eisenbahn-Gesellschaft.
F. W. Wolf.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen
auf Seite 36.

No. 1. Jahrgang 1885. Berlin, am 10. Januar 1885

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 8. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Colli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Colli – Signatur – Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.		Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort – Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A A	545	1	Kiste	gefüllt	—	32	1	Aachen	Linksrh. Köln	
2	A E	1/2	2	Pack	Säcke	—	115	2	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
3	A E u	1	1	—	Kuppelstange	—	—	3	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
4	A J	3094 2896	2	Körbe	gefüllt	—	40	4	„	„	
5	A R Z	6726	1	—	Nähmaschine	—	35	5	Breslau O/Tb. Bhf.	K. E.-D. Breslau	
6	— XX 4558 1107 (undeutlich)	3722 3122	1	Sack	Farbholz	—	12,5	6	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
7	B	4	1	—	eiserne Platte	—	3	7	Cüstrin	K. E.-D. Bromberg	
8	B	—	1	Collo	Feuertopf (von Guss)		18,5	8	Gerolstein	Linksrh. Köln	
9	B A	undeutlich	4	Stäbe	Eisen	—	176	9	Kaldenkirchen	„	
10	B B & C	5991/2	2	Pack	Schiefertafeln	—	—	10	Schwebda	K.E.-D. Frankf. a/M.	
	B B & C	5990	1	Fass	—	—	—				
11	B B	—	1	Tafel	Schwarzblech	—	37	11	Ehingen	Württemb. Stsb.	
12	B C	5082	1	Fass	leer	—	17	12	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
13	B G	2	1	Collo	?	—	10	13	Eydtkuhnen	K. E.-D. Bromberg	
14	B M	18047	1	Wagen	Eisenschlacken	—	—	14	Ruhrort Rhein	Rechtsrh. Köln	
15	B S	—	1	Kiste	leer	—	38	15	Mannheim	Badische Staatsb.	Bruchsal bez.
16	B S	1694	1	„	leer	—	23	16	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. v. Eger n.?
17	C	19021	1	Korbflasche	gefüllt	—	76	17	Kreuznach	Linksrh. Köln	
18	C G	602	1	Fass	Oel	—	183	18	„	„	
19	C H	297	1	Kistchen	Seife	—	10	19	Aachen	„	
20	Ch F	9733	2	Körbe	Wein	—	253	20	Danzig	K. E.-D. Bromberg	
21	C S	160	1	Kiste	Schirme	—	24,25	21	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
22	C S	840	1	„	leer	—	18	22	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	mit Essen beschr.
23	D G	490	1	„	Eisenwaaren	—	37	23	Ehrenbreitstein	Rechtsrh. Köln	
24	E	—	1	—	gusseis. Platte	—	4,5	24	Osnabrück K. M.	„	
25	E G	2967/9	2	Fässer	leer	—	70,5	25	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
26	E S	1164	1	Pack	Stiele		51	26	Ruhrort Rhein	Rechtsrh. Köln	
	E S	1163	2	„	eis. Schaufeln						
	E S	1163	1	„	Eisenwaaren						
27	F A K C	9157	1	Fass	Sauerkraut	—	27,5	27	Rudzinitz	K. E.-D. Breslau	bekl. F. Göbel jr.
28	F G	1182	1	„	ansch. Graphit	—	112	28	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	Elberfeld und
29	F R	259	1	Sack	Mehl	—	26	29	Düsseldorf	„	Solingen.
30	F W C	689	1	Kiste	leer	—	9	30	Nürnberg	Bayer. Stsb.	
31	G B	457	1	—	Pflugschaar	—	3	31	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
32	G B	—	1	Korb	Schraubenbolzen	—	12	32	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
33	G F	331	1	Fass	Kraut	—	335	33	Aachen	Linksrh. Köln	
34	G F C	7957	1	Kiste	Wagenschmiere	—	62	34	Coblenz Rh.	„	
35	G H	9	1	„	Maiblumenpflanzen	—	33	35	Schöningen	Braunschweig.	
36	G H	11872	1	Pack	grosse Sessel	—	—	36	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
37	G H	1050	1	Kiste	—	—	—	37	Strassburg	Elsass-Lothring.	
38	G K	41519	1	„	leer	—	28	38	Mülhausen	„	
39	G R	40	1	„	leer	—	19	39	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Düsseldorf-Elberfeld.
40	G S	1745	1	Kübel	?	—	30	40	Mannheim	Badische Stsb.	Bühl bes.
41	G S	847	1	Ballen	?	—	350	41	Aachen	Linksrh. Köln	
42	H	—	1	—	Privat-Viehgitter	—	—	42	Harburg	K. E.-D. Hannover	
43	H	2382	1	Ballen	Manufakturwaaren	—	31	43	Leeuwarden	Niederl. Staatsb.	
44	H L W	—	1	Korb	Fleisch	—	40	44	Nymegen	„	
45	H Z	440	1	Kübel	leer	—	3	45	Herford	K. E.-D. Hannover	
46	J	3177	1	Korb	Butter	—	50	46	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
47	J C	2025	1	Kiste	leer	—	27	47	Oberndorf-Schweinfurt	Bayer. Stsb.	

LaufendeNr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	LaufendeNr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	J L	67	1	Ballen	Tabak —	48	48	Schwelm	K. E.-D. Elberfeld	
49	J L W	100	1	Tonne	Eier —	36	49	Hagen	„	bekl. ab Burgsteinfurt.
50	J S	5	1	Pack	? —	54,5	50	Würzburg	Badische Stsb.	
51	J W E	1441	1	Ballen	Manufakturw. —	20,5	51	Erkelenz	Linksrh. Köln	
52	K M	49	1	„	Haselnüsse —	101	52	Elberfeld St. Niederl. Verw.	K. E.-D. Elberfeld	ab Rotterdam.
53	K N	32	1	„	Baumwollwaaren —	123	53	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
54	K P E V	—	1	—	defekte Kuppelung —	12	54	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
55	K rrh	27811	1	Wagen	Schutt —	5000	55	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
56	L H	8753	1	Kiste	Silberpapier —	77	56	Aachen	Linksrh. Köln	
57	L L	915	1	„	? —	32	57	Wolfenbüttel	Braunschweig.	
58	M B	21657	1	Fass	? —	65	58	Schroda	K. E.-D. Breslau	
59	M B & C	4700	1	Kiste	? —	96	59	Aachen	Linksrh. Köln	
60	M C	858	1	Pack	2 Rohre —	8,5	60	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
61	M E	2581	1	Kiste	? —	21	61	Hagen	„	bekl. ab Witten Rh.
62	M L & C W	2	1	„	? —	106	62	Mannheim	Badische Stsb.	
63	O	—	2	—	eiserne Ofendeckel —	—	63	Letmathe	K. E.-D. Elberfeld	
64	O	¼	4	Pack	leere Säcke —	58,5	64	Ratibor	K. E.-D. Breslau	
65	P K	8187	1	Korb	? —	22	65	Amorbach	Bayer. Staatsb.	bei der Hallerevision.
66	P V	4537	1	Ballen	? —	36,5	66	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
67	R	—	3	—	eiserne Röhren —	—	67	Soest	K. E.-D. Hannover	
68	R	1	1	—	Korbwagen für Kinder	13	68	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	
69	R B L	—	1	Sack	Schinken —	60	69	Deventer	Niederländ. Stsb.	
70	S & E	1830	1	Ballen	Tuch —	27	70	Aachen	Linksrh. Köln	
71	S F	—	50	Platten	Eisen —	287	71	Rotterdam Hdt.	Niederländ. Stsb.	
72	S L	1385	1	Bierfass	leer —	25	72	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	bekl. v. Wermelskirchen nach Dortmund.
73	S S	8521	1	Kiste	leer —	11	73	Deutz K. M.	Rechtsrh. Köln	
74	S & W	4408	1	„	? —	44	74	Mannheim	Badische Stsb.	
75	S Z	50	1	Collo	guss. Stürze einer Ofenplatte	—	75	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
76	U	76	1	Korbflasche	Erdöl —	40	76	Sigmaringen	Württemb. Stsb.	
77	V M	604	1	Kiste	leer —	40	77	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
78	W	—	1	Stück	Eisentheil —	2,5	78	Oberndorf-Schweinfurt	Bayer. Staatsb.	
79	W	—	40	Kisten	leer —	—	79	Benfeld	Elsass-Lothring.	
80	W	3	1	Fass	gefüllt —	15	80	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
81	W	36	1	Korb	leer —	1	81	Hagen	„	
82	W B	12	1	brauner Holzkoffer	Kleider und Schusswaffen etc.	42	82	Hamm	Rechtsrh. Köln	
83	W H	1159	1	Ballen	Tuch —	147	83	Aachen	Linksrh. Köln	
					B. Colli m. Adressen sign.					
84	A M Liége	272	2	Bund	Stahl —	103	84	M. Gladbach	Linksrh. Köln	
85	F. Schrödl	1075	1	Fass	leer —	25	85	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
86	Fehring Hamburg	—	1	Koffer	unbekannt —	65	86	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
87	Hofbrauhaus Würzburg	16833	1	Bierfass	leer —	46,5	87	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
88	H. Römke	9448 14869	2	Bierfässer	leer —	40	88	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
89	H S Elberfeld	—	2	Pack	neue Bretter —	12	89	Elberfeld St.	„	
90	Hub. Otten Mülheim	—	1	Sack	Säcke —	50	90	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
91	J C Elberfeld	10	1	Kiste	1 leere Kiste —	11	91	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
92	Nevins A.	—	3	Ringe	Draht —	233	92	Ehrenfeld	Linksrh. Köln	Kaiserslautern-Beinwyl bez.
93	Pfaff	2926	1	—	Nähmaschinengestell	48	93	Offenburg	Badische Stsb.	
94	Stempel: Carl Schenk Darmstadt	—	1	—	eiserner Bremsklotz —	21	94	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
95	Schlüter & Pieper	—	1	Pack	Säcke —	25	95	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	bekl. Harkorten-Dortmund.
96	Schmitt	—	1	—	Gussrohr —	11	96	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
97	T auch Bauführer Weber Elberfeld	—	8	Colli	1 vollständiger Ofen —	43	97	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	bekl. von Remscheid.
98	Thier & Co.	—	9	Bierfässer	leer —	170	98	Dortmund	„	
99	Victoria Brauerei	3900 5007 2431	3	„	leer —	114	99	„	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Colli m. Nummern sign.					
100	—	2	10	—	Schmortöpfe —	13,5	100	Magdeburg	K.E.-D. Magdeburg	
101	—	10	2	—	Maschinentheile —	34	101	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
102	—	256	1	—	{ Wagen-Vorhänge-Schloss (Kunstschloss) }	—	102	Warburg	„	
103	—	1382	1	Koffer	unbekannt —	20	103	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	bekl. Anvers Est.
104	—	2419	1	Kiste	? —	125	104	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
105	—	7680	1	—	Eisenplatte —	90	105	Hagen	„	
106	—	14918	1	Ballon	? —	77	106	Karlsruhe	Badische Stsb.	
107	—	{ 21409 17395 }	2	—	Decken —	—	107	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
108	—	{ 26165 24961 2665 }	3	—	Decken —	—	108	Aachen	„	
					D. Colli mit Figuren sign.					
109	weiss I	—	3	—	Bleche —	46	109	Wernigerode	K.E.-D. Magdeburg	
110		123	1	Kiste	? —	12	110	Nürnberg	Bayer. Staatsb.	Nürnberg signirt.
111		435	1	„	? —	41,5	111	Saarbrücken	Linksrh. Köln	
112	584	—	1	„	unbekannt —	—	112	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
113		{ 3690 2223 1704/5 3724 2255 2264 }	7	„	Magarinbutter —	} 365	113	Köln G.	Linksrh. Köln	
	P M P	{ 60/61 3721 2195 }	4	„	Magarinbutter —					
114		1657	1	„	leer —	86	114	Wunstorf	K. E.-D. Hannover	
115	(Krone)	2842	1	—	Plan mit 20 Strängen	—	115	Magdeburg	K.E.-D. Magdeburg	
					E. Colli ohne Signatur.					
116	—	—	4	—	eichene Bretter —	51	116	Neunkirchen	Rechtsrh. Köln	
117	—	—	7	—	Bretter —	—	117	Breslau	K. E.-D. Breslau	
118	—	—	{ 17 1 1 }	— — —	{ Bretter — Latten — Lattengestell — }	55	118	Mannheim	Badische Stsb.	Leonberg bezett.
119	—	—	1	Bund	Bügeleisenbolzen —	17	119	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
120	—	—	5	—	Christbäume —	—	120	Sangerhausen	K.E.-D. Frankf. a/M.	
121	—	—	1	Ring	Draht —	18	121	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	1	Rolle	Draht —	25	122	Rolandseck	Linksrh. Köln	
123	—	—	1	Bund	flacher Draht —	55	123	Vogelsang	K. E.-D. Elberfeld	{ aus Wagen 1485
124	—	—	1	—	Eisenblech —	19	124	Liegnitz	K. E.-D. Berlin	O.S. überzählig
125	—	—	2	Bund	Eisen —	13 u. 73	125	Metz	Elsass-Lothring.	entladen.
126	—	—	1	„	Eisenrohr —	42	126	Simbach	Bayerische Stsb.	
127	—	—	1	Korb	Fische —	33	127	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
128	—	—	4	Säcke	Gerste —	—	128	Breslau	K. E.-D. Breslau	
129	—	—	33	„	Gerste —	—	129	Köln Rhst.	Linksrh. Köln	
130	—	—	1	—	{ Holzgestell mit Eisenstangen zum Befestigen }	5	130	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
131	—	—	2	Säcke	Knochen u. Lumpen —	57	131	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
132	—	—	1	Pack	3 weisse Körbe —	7,5	132	„	„	
133	—	—	7	„	leere Körbe —	120	133	Köln G.	Linksrh. Köln	
134	—	—	2	Rollen	16 neue Körbe —	64	134	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	20	Stück	leere Körbchen —	6	135	Hösbach	Bayerische Stsb.	bei d. Halle-Revis.
136	—	—	1	Koffer	? —	14	136	{ Gepäckexped. Oberhausen KM }	Rechtsrh. Köln	{ bekl. Londres-Ludgate-Hill.
137	—	—	1	Pack	Kohlenlöffel —	19	137	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
138	—	—	1	—	Lagerkastenhalter —	?	138	Aachen	Linksrh. Köln	
139	—	—	1	—	Leine —	—	139	Heldrungen	K.E.-D. Magdeburg	
140	—	—	14	—	Luppen —	233	140	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
141	—	—	1	Sack	Metallabfall —	5	141	Deutz	„	
142	—	—	1	„	Nüsse —	49	142	Düsseldorf	„	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
143	—	—	1	Pack	16 Ofentheile —	4	143	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
144	—	—	1	„	Ofenringe —	7	144	Cöthen M. L.	K.E.-D. Magdeburg	
145	—	—	1	Packet in grau Papier	2 schwarz polirte Holztafeln	2	145	Bremen	K. E.-D. Hannover	
146	—	—	39	Petrol.-Fässer	leer —	1248	146	Bremerhafen	„	
147	—	—	2	—	Pflugschaaren —	5	147	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
148	—	—	2	—	Privatdecken —	—	148	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
149	—	—	1	—	Rohrsessel —	8	149	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
150	—	—	1	Pack	2 Rohrstühle —	9	150	Hagen	„	
151	—	—	1	„	20 leere Säcke —	19	151	Dortmund	„	
152	—	—	1	—	Schliesskorb —	20	152	Braunschweig	Braunschweig.	
153	—	—	1	Pack	Schüppen —	18	153	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
154	—	—	7	—	Schwarten —	—	154	Rothsürben	K. E.-D. Breslau	
155	—	—	1	—	Seil —	5	155	Oberndorf-Schweinfurt	Bayer. Staatsb.	
156	—	—	1 1 2	— — —	Seitenbracke Kopfaufsatzbracke Bretter	—	156	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
157	—	—	1	—	Stange zur Dezimalwaage	0,5	157	Posen	K. E.-D. Breslau	
158	—	—	1	Stück	Stahl —	5	158	Warburg	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	—	1	Pack	12 Stahldunggabeln	9	159	Weiden	Bayer. Staatsb.	Augsburg-Ingolstadt bezettelt, 1,25m lg., 0,15m br. Halle überzählig.
160	—	—	2	—	eiserne Träger —	106	160	Ingolstadt	„	
161	—	—	1	Packet	gusseis. Verzierungen (50 Stück)	18,5	161	Kevelar	Linksrh. Köln	
162	—	—	1	Hut	Zucker —	10	162	Barnstorf	Rechtsrh. Köln	
163	—	—	1	Kiste	Zuckerwaaren —	7	163	Mülheim a/Rhein	K. E.-D. Elberfeld	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 32.

III. Submissionen.

Verdingung auf Lieferung von
1. 100 bedeckten Güterwagen,
2. 100 offenen „
3. 400 Stück Normal-Wagenachsen

Donnerstag, den 22. Januar 1885 im maschinentechnischen Büreau hierselbst, Königgrätzerstrasse 132; Bedingungen und Zeichnungen können während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ ad 1 und 2 und von 1,50 ℳ ad 3 bezogen werden.

Berlin, den 5. Januar 1885. (75)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Submission. Der im Etatsjahre 1884/85 noch erforderliche Bedarf von 40 000 kg Zinkchlorid und der im Etatsjahre 1885/86 erforderliche Bedarf von 150 000 kg Zinkchlorid soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hierselbst, Fürstenwallstr. No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franko-Einsendung von 80 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Zinkchlorid"
bis zum Termine am
Dienstag, den 20. Januar 1885
Vormittags 11 Uhr
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 3. Januar 1885. (76)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Die Lieferung von:
a) 125 Stück bedeckten Güterwagen, davon 25 Stück mit Bremse,
b) 260 Stück eisernen Kohlenwagen, davon 72 Stück mit Bremse,
c) 194 Stück Satzachsen mit Speichenrädern,
d) 576 Stück Satzachsen mit Scheibenrädern,
e) 1 540 Stück achtlagigen Tragfedern und
f) 1 925 Stück Evolutenfedern zu Zug- und Stossapparaten

soll im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden. Die Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Wagen bezw. Wagendetails" bis zum Submissionstermine am Mittwoch, den 28. Januar d. J. versiegelt und portofrei an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzureichen. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen in dem vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, auch werden Abschriften derselben gegen Einsendung der Schreibgebühren, welche für die Wagen zusammen 3 ℳ, für die Speichen- und Scheibensätze zusammen 1 ℳ und für die Trag- und Evolutenfedern 1 ℳ betragen, unfrankirt abgegeben.

Breslau, den 6. Januar 1885. (77)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Lieferung von 4 Stück Normal-Tender-Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen soll vergeben werden.

Bedingungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ pro Exemplar von uns bezogen werden.

Versiegelte und mit Aufschrift versehene Offerten sind bis zu dem am 26. Januar cr., Vormittags 11 Uhr, hierselbst anstehenden Submissions-Termine portofrei einzureichen.

Altona, den 7. Januar 1885. (78)
Maschinentechnisches Büreau.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Eine gut erhaltene und noch nicht benutzte 11,2 m lange schmiedeeiserne Eisenbahnbrücke für 1 Gleis ist billig zu verkaufen. Näheres zu erfragen in der Expedition. (79)

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebsamtes angesammelten, auf dem Bahnhofe Pasewalk lagernden alten Oberbau- und Baumaterialien, als:

Schienen, Laschen, Herzstücke, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen, Messing, Eisendraht, Blei, Zink- und Eisenblech, sowie diverse andere Materialien

sollen im Wege der Versteigerung verkauft werden.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Materialien" sind bis zum Termine am Montag, den 19. Januar cr. Vormittags 11 Uhr portofrei an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf kommenden Materialien liegen in unserem Bureau hier in den Dienststunden, ferner im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offertenformular gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ von unserm Bureau-Vorstand hierselbst — Lindenstrasse No. 19 parterre — bezogen werden.

Stettin, den 4. Januar 1885. (80)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 4. — 1885.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sammtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sammtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahuhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Januar 1885.

Zur Reform der Personenbeförderung.

(Fortsetzung.)

II. Herabsetzung der Tarife.

Dass das Publikum über zu hohe Fahrpreise klagt, ist bekannt. Aber zweifellos bricht sich auch in Fachkreisen in gesteigerter Weise immer mehr die Ueberzeugung Bahn, dass Seitens der Eisenbahnen durchgängig „viel zu theuer gefahren wird“, d. h. dass die Einheitssätze, auf welchen die Personentarife beruhen und die Billete erstellt werden, viel zu hohe sind! Man braucht nur Umschau zu halten in seinen eigenen Verwandten- und Bekanntenkreisen: überall wird man der Thatsache begegnen, dass eine grosse Anzahl sich vom Reisen, insbesondere zu Vergnügungs- und Berufszwecken abhalten lässt, lediglich mit Rücksicht auf die hohen Fahrpreise und wenn auch in Wirklichkeit namentlich im Etat der Vergnügungsreisen die Position des blossen Reisegeldes verhältnissmässig häufig eine geringe ist, welche oft mit Abkürzung der Reise um nur einen Tag ausgeglichen werden könnte, so lehrt doch die Erfahrung ganz zweifellos, dass gerade bei dieser Position am genauesten gerechnet und nicht selten um weniger Mark Fahrgeldes willen eine ganze Reise aufgegeben wird. Beweis dafür ist unter Anderem die stets rege Betheiligung des Publikums bei allen, namentlich auch weite Entfernungen durchlaufenden Extrazügen, welche mit ermässigten Preisen gefahren werden und zwar die Betheiligung aller, auch der besten Gesellschaftsklassen. Wenn nun schon einzelne Personen sich durch die bestehenden Fahrpreise vom Reisen oder öfteren Benutzen der Bahnen abhalten lassen, um wie viel mehr muss dies seitens ganzer Familien geschehen, die doch so gern auch eine Erholungsreise unternehmen oder fern wohnende Verwandte besuchen möchten. Derartige Familienbeziehungen zu pflegen, wird aber einerseits immer nothwendiger, andererseits immer schwieriger, je mehr, beispielsweise im Deutschen Reiche, die bisherige durch die Kleinstaaterei veranlasste enge Begrenzung der Beziehungen und Interessen verschwindet und einer grösseren Ausdehnung und Beweglichkeit in allen Lebensverhältnissen Platz macht!

Wenn es nun als die vornehmste Aufgabe der Eisenbahnen in ihrer einen Eigenschaft als öffentliche Verkehrsanstalten angesehen werden muss, in erster Linie nicht den Interessen des Fiskus oder der Aktionäre zu dienen, sondern den Bedürfnissen des Verkehrs entgegenzukommen und denselben nach allen Richtungen hin zu erleichtern, zu heben und zu beleben, um derart direkt und indirekt den Wohlstand und das Wohlbehagen des Landes zu vermehren, so kann es nicht zweifelhaft sein, dass mit Rücksicht auf das oben Gesagte es Pflicht einer gesunden und weitsichtigen eisenbahnwirthschaftlichen Politik sein müsste, durch Herabsetzung der Fahrpreise diesem Ziele näher zu rücken. Wenn aber andererseits von den Eisenbahnen selbstverständlich nur verlangt werden kann, dass sie die angedeuteten öffentlichen Interessen zu befriedigen haben, soweit es sich mit ihrer weiteren Eigenschaft als Erwerbseinrichtung und somit ihrer Lebensfähigkeit verträgt, so ist auch von diesem Gesichtspunkte aus, die von uns vorgeschlagene Massregel der Fahrpreis-Herabsetzung mit einer guten Finanzpolitik nicht nur sehr wohl vereinbar, sondern im entschiedensten Interesse einer solchen nicht dringend genug zu empfehlen. Denn wir sind der festen Ansicht, dass sich nach Herabsetzung der Fahrpreise der Personenverkehr in so erheblichem Masse steigern würde, dass in Verbindung mit der oben unter I besprochenen, grosse Ersparnisse herbeiführenden Vereinfachung der Ertrag aus dem Personenverkehr den gegenwärtigen bald bei weitem übersteigen würde. — Scheint uns daher festzustehen, dass eine Herabsetzung der Billetpreise überhaupt angezeigt ist, so ist die Beantwortung der weiteren Frage, in welcher Weise und bis zu welchem Betrage diese Herabsetzung zu erfolgen habe, eine bedeutend schwierigere und verhehlen wir uns in dieser Beziehung keineswegs, dass es bei Lösung derselben zunächst lediglich auf Versuche ankommen muss: es dürfte aber ganz gleichgiltig sein, wie diese Versuche angestellt werden, da dieselben — in der selbstverständlichen Voraussetzung, dass sie nicht ganz planlos sind — immer nur zu Gunsten unserer Ansicht ausschlagen werden. Bekanntlich sind hierauf bezüglich schon Vorschläge der mannigfachsten Art in die Oeffentlichkeit getreten. Noch in neuester Zeit hat Herr Dr. Theodor Hertzka im Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten einen in No. 43 und 44 v. J. der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitg.“ veröffentlichten interessanten Vortrag über das Personenporto gehalten, in welchem derselbe, von ähnlichen Erwägungen geleitet wie wir, für eine Herabsetzung der Personenfahrpreise eintritt und dadurch die Entwickelung eines „Massenverkehrs“ in Aussicht stellt. Wenn derselbe jedoch vorschlägt, einen einheitlichen Tarif nach Analogie des Briefportos herzustellen, für den er die Bezeichnung Personenporto wählt, und „dementsprechend der Passagier ohne Rücksicht auf die zurückgelegte Distanz im Lokalverkehr für 10, im grossen Verkehr für 25 kr. befördert werden soll“ (d. h. den ungefähren Selbstkosten der Eisenbahnen), so können wir uns dem nicht anschliessen — schon aus dem einfachen Grunde, weil der Mensch kein Brief oder Packet ist! Ein näheres Eingehen auf die geistreichen und nicht selten kühnen Ausführungen des Vortrags müssen wir uns hier leider versagen, da dies dem Zweck dieser Zeilen nicht entsprechen und den Rahmen derselben überschreiten würde.

Ohne der Frage näher zu treten, ob die gegenwärtig auf den Deutschen Eisenbahnen bestehenden Einheitssätze für die

Personenfahrpreise auf einem richtigen, oder überhaupt auf einem Prinzipe beruhen, sollen sich die diesseitigen Vorschläge doch an das bestehende System anschliessen, um grössere Umwälzungen thunlichst zu vermeiden. Diese Vorschläge gehen unter Bezugnahme auf das unter Ziffer I Ausgeführte dahin, dass unter Fortfall des Freigepäcks für die zukünftige I. Klasse pro Kilometer 4 ₰ und für die zukünftige II. Klasse pro Kilometer 2 ₰ — die bestehenden Preussischen Grundtaxen für die jetzige III. und IV. Klasse — erhoben werden, unter Zuschlag von 0,5 ₰ pro Kilometer für Schnellzüge. Dagegen sollen grundsätzlich nur eine Sorte Billets — Einzelreisebillets — ausgegeben und alle zu ermässigten Preisen bestehenden Billets abgeschafft werden, also namentlich die Retourbillets, ferner die Rundreise-, Abonnements-, Sonntags- etc. Billets verschwinden.

Es bedarf keiner weiteren Erörterung, dass bei Annahme dieses Vorschlages unter Zugrundelegung der gegenwärtigen Frequenz in den Einnahmen der Bahnverwaltungen ein ganz erheblicher Ausfall entstehen müsste, wir sind aber ebenso der sicheren Ueberzeugung, dass dieser Ausfall durch die gesteigerte Frequenz auf der einen Seite und die wesentlichen Ersparungen für die Eisenbahnverwaltungen auf der anderen Seite sich nicht nur bald ausgleichen, sondern einer erheblichen Mehreinnahme Platz machen würde. Wenn Herr Dr. Hertzka in seinem obenerwähnten Vortrage bei Annahme seines Vorschlages eine Steigerung des Verkehrs um mehr als das fünffache in Aussicht stellt, so ist das gewiss zu optimistisch aufgefasst — da auch der Verkehr seine Grenzen hat und nicht Jeder nur der billigeren Preise halber zwecklos Spazierfahrten auf der Eisenbahn unternehmen wird — es würde aber nach unseren Schätzungen beispielsweise nur einer Zunahme des Verkehrs um 30 — 40 pCt. bedürfen, um jenen Ausfall bei den Preussischen Bahnen zu decken, wobei noch in keiner Weise die Verminderung der Ausgaben durch die eintretenden Ersparnisse — auf welchen Umstand wir im Uebrigen ein besonderes Gewicht legen — in Rücksicht gezogen sind. Dieser Annahme dürfte auch bei bescheidenen Hoffnungen Aussicht auf Verwirklichung nicht abzusprechen sein, zugegeben selbst einen Zeitraum eines Ueberganges von mehreren Jahren: denn dieser kurzen mageren Zeit würden dauernd fette folgen.

Bei den vorgeschlagenen billigen Sätzen würde sich das Publikum auch zweifellos den Fortfall der ermässigten Billets — insbesondere der Retourbillets gefallen lassen, da der Preis für Hin- und Rückreise billiger werden würde, als die gegenwärtigen Retourbillets — I. Kl. 8 ₰, II. Kl. 4 ₰, gegen jetzt I. Kl. 12 ₰, II. Kl. 9 ₰, III. Kl. 6 ₰ der normalen Preussischen Staatsbahntaxen —, mit diesem Fortfall aber für die Eisenbahnen ein Stein des Anstosses beseitigt werden, dessen Grösse wir Fachleuten nicht erst vor die Augen zu führen nöthig haben: die zahlreichen gegenwärtig ganz unausrottbaren Defrauden würden wie mit einem Schlage so gut wie gänzlich beseitigt sein und eine Vereinfachung der Kontrolle, der Buchungen und der Abrechnungen entstehen, die von allen betheiligten Dienststellen gewiss mit der lebhaftesten Genugthuung und Dankbarkeit begrüsst werden würde! Gegenwärtig ist das Billetwesen so buntscheckig und komplizirt, dass zu dessen Verständniss ein wahres Studium gehört, vielfach weder das Publikum noch Personal in demselben sich zurechtfinden kann und unbeabsichtigte Unregelmässigkeiten, welche Anlass zu weitläufigen Verhandlungen und Schreibereien geben, gar nicht zu vermeiden sind.

Dass zur Bequemlichkeit des Publikums und theilweisen Vereinfachung des Schalterdienstes noch besondere Rundreise- (auch sog. kombinirbare) oder Abonnements- und Retourbillets — aber immer ohne weitere Preisermässigung — ausgegeben werden könnten oder müssten, versteht sich von selbst. Im Uebrigen würden wir eine Ermässigung der normalen Fahrpreise nur zu Gunsten der Arbeiterbevölkerung eintreten lassen, damit auch seitens der Eisenbahnverwaltungen zur Beseitigung oder Linderung des „sozialen Nothstandes“ beigetragen werden möchte: in dieser Beziehung können wir uns nur aufs wärmste für Einrichtung von Arbeiterzügen, sowie Einführung von Arbeiter-Wochen- und Retourbillets u. dergl. zu den möglichst billigsten Taxen aussprechen.

Im Gegensatz hiervon vermögen wir aber nicht dringend genug die Aufhebung des noch auf verschiedenen Bahnen bestehenden Freigepäcks zu befürworten (abgesehen vom sog. Handgepäck), weil wir — ohne auf dieses Thema näher eingehen zu wollen — in dieser scheinbar noch aus der voreisenbahnzeitlichen Reisegepflogenheit herstammenden und versehentlich bisher noch beibehaltenen Einrichtung lediglich eine offenbare Ungerechtigkeit gegen diejenigen Reisenden, welche kein grösseres Gepäck mit sich führen, also gegen die Mehrzahl und der Regel nach die weniger Bemittelten, eine indirekte Besteuerung des Lokal- und Kleinverkehrs zu Gunsten der auf grössere Entfernungen Reisenden, und eine Belästigung der Gepäckexpeditionen und der Eisenbahnverwaltungen überhaupt (hinsichtlich der Haftpflicht, der Reklamationen u. s. w.) erblicken können. Soll aber aus hergebrachter Gewohnheit — andere stichhaltige Gründe dafür dürften kaum ins Feld geführt werden können — das Freigepäck beibehalten, oder gar, der allerdings sehr erwünschten Gleichmässigkeit halber, allgemein angeordnet werden, so möge man wenigstens zu einiger Ausgleichung der dadurch entstehenden Nachtheile die auf den Eisenbahnen in Oesterreich und Ungarn (und auch früher auf der Rheinischen Bahn) gebräuchliche sog. Manipulationsgebühr zur Einführung bringen, wonach für jede Gepäckabfertigung, auch wenn das Freigewicht von 25 kg nicht überschritten ist, eine bestimmte Gebühr (meist 7 kr.) pro Billet und Bahn erhoben wird.

Dass zur Vermeidung von Ueberfüllung der Coupés mit Gepäckstücken und der dadurch hervorgerufenen Belästigung des Publikums ein Maximalsatz von Handgepäck, welches jeder Reisende nur bei sich zu führen berechtigt wäre (vielleicht 10 kg), wie dies schon vielfach geschehen, festgesetzt und eine diesbezügliche scharfe Kontrolle geführt werden müsste, bedarf wohl keiner näheren Auseinandersetzung.

Bei den von uns befürworteten billigen Einheitstaxen für die Billets würde der Fortfall des Freigepäcks auch von dem betroffenen Theile des Publikums um so weniger belästigend empfunden werden, als wir auch eine erhebliche Ermässigung der gegenwärtig bestehenden Gepäcktaxen und zwar um mehr als die Hälfte d. i. auf 0,2 ₰ für 10 kg und 1 km vorschlagen.

Wie bereits oben erwähnt, würden diesen Ermässigungen in den Einheitstaxen erhebliche Ersparnisse gegenüberstehen, wodurch die in Folge der Ermässigungen Anfangs naturgemäss bedingten Ausfälle leicht herabgemindert werden müssten: vor allem würden durch die eintretende Vereinfachung — ganz abgesehen von den Minderausgaben für Billet- und Tariferstellung, für Abrechnungen u. dergl. — die sächlichen und persönlichen Kosten für den Zugdienst, sowie für die Anschaffung etc. der Betriebsmittel sich ganz bedeutend verringern, insbesondere aber durch die zweifellos erfolgende Verkehrssteigerung die Einnahmen einen beträchtlichen Zuwachs erhalten.

Eine weitere Ersparniss und Vereinfachung für den Zugdienst könnte im Uebrigen auch noch dadurch herbeigeführt werden, dass die Billetkontrolle lediglich beim Betreten und Verlassen der Perrons zu erfolgen hätte, wie dies mit gutem Ergebniss beispielsweise in Frankreich geschieht. Da eine derartige Einrichtung aber eine entsprechende sehr kostspielige Aenderung der Bahnhofsanlagen der meisten Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Stationen erforderlich machen würde, so glauben wir diese Eventualität hier vorerst ausser Betracht lassen zu müssen.

Nach Obigem sind also — um es kurz zusammenzustellen — unsere Reformvorschläge folgende:

1. Einführung von nur 2 Wagenklassen;
2. Einrichtung von Rauchabtheilungen;
3. Einsetzung von Schlafwagen mit einer Klasse nur soweit angängig in alle grossen Nachtzüge unter Herabsetzung der Gebühren;
4. Herabsetzung der Billetpreise;
5. Abschaffung aller besonderen Billets mit ermässigten Preisen;
6. Aufhebung des Freigepäcks unter Herabsetzung der Gepäcktaxen;
7. Einführung von Arbeiterzügen und Arbeiterbillets zu ermässigten Preisen,

und da dieselben sich gegenseitig ergänzen, so halten wir eine thunlichst gleichzeitige Durchführung aller derselben für durchaus erforderlich, wenn die gehoffte und erstrebte günstige Wirkung eintreten soll.

Zum Schluss wollen wir nicht unterlassen, wiederholt zu betonen, wie wir uns wohl bewusst sind, dass diese Vorschläge in ihrer Mehrzahl keineswegs zum ersten Male geltend gemacht werden, sowie dass deren Beleuchtung und Begründung in den obigen Zeilen nur eine mangelhafte und skizzenhafte ist, dieselben auch nach der einen oder anderen Richtung hin sehr wohl abänderungsfähig und bedürftig sind.

Unser Zweck ist erreicht, wenn dieselben zu neuer Anregung und neuen Massnahmen ein klein wenig beitragen würden!

S.

Europa und Amerika.

Von **Paul Dehn.**

Aus Amerika kommt die überraschende Kunde, dass gewisse Interessentengruppen ihren Einfluss in den massgebenden Kreisen der Regierung der Vereinigten Staaten zu benutzen gedenken, um gegen Deutschland eine Art von Zollkrieg in Form von Zollzuschlägen auf Deutsche Waaren zu eröffnen und zwar als Vergeltung für das Deutsche Schweine-Einfuhrverbot und für eine angebliche Begünstigung der Russischen Petroleumeinfuhr nach Deutschland. Es ist nicht anzunehmen, dass die Regierung der Vereinigten Staaten sich bereit zeigen wird, die Geschäfte einiger Interessentengruppen zu besorgen, dass sie Absichten hegt, welche der grossen Republik jenseits des Meeres,

die sich mit einer hohen Schutzzollmauer umgeben hat, die der Deutschen Einwanderung einen guten Theil ihres wirthschaftlichen Aufschwunges verdankt, wahrlich schlecht anstehen würden. Allein das blosse Vorhandensein solcher Absichten sollte dem Deutschen Reiche, ja der Europäischen Welt überhaupt Veranlassung sein, ihr Verhältniss zu Amerika in Gegenwart und Zukunft ins Auge zu fassen.

Binnen Kurzem werden vier Jahrhunderte verflossen sein, seitdem ein kühner Italiener zu Schiff nach Westen segelte, um einen neuen Weg nach Indien zu finden. Friedlose Völker waren aus unbekannten Fernen nach Vorderasien vorgedrungen und hatten die altgewohnten Strassen für den Handel zwischen Orient und Occident besetzt. Immer geringer war dort die Sicherheit, die erste Vorbedingung jedweden Verkehrs geworden, immer mehr war mit der Sicherheit der ehedem so blühende Handel zurückgegangen. Es musste von Europa aus ein anderer Weg nach Indien gefunden werden, nachdem die Türken fast die ganze Levante in Besitz genommen und für den Transit versperrt hatten, nachdem Europa auf den Bezug gewisser Erzeugnisse des fernen Orients auf Kaffee, Gewürze, Farbstoffe, Seide etc. nicht verzichten wollte, vielmehr zunehmendes Verlangen danach bekundete. Zu den Ersten unter den glücklichen Pfadfindern gehörte Christoph Columbus. Als er im Jahre 1492 in der Ferne das fremde Land erreichte, glaubte er gefunden zu haben, was er gesucht, und nannte es Westindien. Dass er darin irrte, dass er einen anderen Erdtheil, dass er eine neue Welt aufgefunden, das sollte ihm wie seiner Zeit unbekannt bleiben. Es ist auch nicht richtig wenn man sagt, Amerika sei im Jahre 1492 entdeckt worden. Nur die graue Theorie eines Professors der Geographie kann das behaupten. Die Entdeckung Amerikas ist eine Erscheinung, welche sich im Laufe von Jahrhunderten vollzogen hat und gegenwärtig noch nicht ganz abgeschlossen zu sein scheint. Im Laufe des sechzehnten Jahrhunderts wurde Amerika von Europa allmählich besetzt, während des siebzehnten Jahrhunderts niedergetreten, seit dem Beginn des achtzehnten Jahrhunderts wieder aufgebaut. Das neunzehnte Jahrhundert hat dann ein neues Amerika entstehen sehen, dessen langsame Entdeckung auf das Europa der Gegenwart nicht minder tiefgreifende und nachhaltige Rückwirkungen geübt hat wie die Entdeckung des jungfräulichen Amerikas auf das Europa des sechszehnten Jahrhunderts.

Um die Entdeckung dieses neuen Amerikas in seinen Rückwirkungen auf Europa zu würdigen, ist es nöthig auf die Entwicklung der Weltwirthschaft zurück zu blicken.

Von Weltwirthschaft lässt sich sprechen, seitdem die modernen Verkehrsmittel alle die verschiedenen nahen und fernen Produktions- und Konsumtionsgebiete der Erde mit ihrem Güteraustausch in so enge und stete Beziehungen zu einander gebracht hat, dass sie zu einem grossen solidarischen Ganzen zusammengeführt scheinen. Wenn in China die Ernte missräth und eine Hungersnoth ausbricht, so stockt die Ausfuhr von Baumwollstoffen, so leidet die Englische Textilindustrie, so verschlechtert sich die Geschäftslage auf dem Weltmarkte, so wird auch die Deutsche Konkurrenz in Mitleidenschaft gezogen, so muss auch der Sächsische Weber am Hungertuche nagen. Ebenso sind die wohlthätigen Folgen einer guten Ernte Chinas in ihren weitgehenden Rückwirkungen auf das wirthschaftliche Leben Europas zu verspüren. Inmitten dieser Weltwirthschaft übte Europa unbestritten die Hegemonie und zog daraus die grössten Vortheile, bis Amerika aus seiner untergeordneten, abhängigen, gleichsam ergänzenden Stellung zu Europa hervortrat und demselben diese Hegemonie streitig zu machen begann, indem es auf Grund günstigerer Produktionsbedingungen zunächst an Getreide und Vieh Europa überflügelte, ja eine Zeit lang in Abhängigkeit brachte und den Weltmarkt beherrschte. Eine zielbewusste Schutzzollpolitik hatte auch die junge Industrie im Norden rasch anwachsen lassen und Amerika befähigt, nicht nur Getreide, Vieh und Rohstoffe, sondern auch Industrieerzeugnisse auszuführen und in anderen Ländern, selbst in Europa anzubieten. Schon richtete Amerika seine Blicke auf Ostasien und Mittelafrika, um diese Länder mehr an sich heranzuziehen, als es in seinem Streben zur Hegemonie in der Weltwirthschaft sich gehemmt und Europa sich wieder etwas gekräftigt fand gegenüber dem gefährlichen Konkurrenten, indem die Europäischen Hinterländer, Russland und Indien, mit ihrer zunehmenden Getreide-, Vieh-, Baumwoll- und Petroleumproduktion zunächst in diesen Artikeln die wirthschaftliche Alleinherrschaft Amerikas durchbrachen. Ist Europas wirthschaftliches Leben durch diese grossartigen Konkurrenzkämpfe auch in seinen Grundpfeilern erschüttert worden, so kann es doch mit neuem Muthe in die Zukunft blicken, nachdem es hoffen darf, seine frühere Stellung in der Weltwirthschaft zu behaupten, um auf Grund derselben seine wirthschaftliche Lage wieder zu verbessern.

Nachdem Amerikas wirthschaftliche Ueberlegenheit mit Hülfe von Russland und Indien zurückgedrängt worden, hat Europa nichts mehr zu fürchten. Denn eine andere Ueberlegenheit als eine wirthschaftliche, etwa auf dem Gebiete des geistigen Könnens oder des politischen Wollens, besitzt Amerika nicht. In einem Lande, wo als rühmenswerthe Ausnahme gilt, was anderwärts als oberste Pflicht und Schuldigkeit betrachtet wird, wo ein Mann zum Oberhaupt gewählt wird, weil man von ihm nichts anderes weiss, als dass er unbestechlich ist, da müssen die sittlichen Anschauungen tief gesunken, die moralischen Stützen fast verloren gegangen sein. Inmitten der überhastigen Produktion von Gütern und Reichthümern mag es in Amerika schwerer gewesen sein, ehrlich und unbestechlich zu bleiben, als unter der ruhigen Entwickelung und Ordnung Europas. Aber gerade das, was der neuen Welt bisher zum Vorzug und Ruhm angerechnet worden ist, jene völlige gesellschaftliche Gleichheit, erscheint mit der Zeit als ein Nachtheil, ja als ein unersetzlicher Mangel. Denn ohne irgend eine Gliederung seiner Bevölkerung kann der moderne Grossstaat nicht bestehen und wo er dieselbe nicht in überlieferten Gruppen nach Rang und Stand vorfindet, da schafft er sich selbst die nothwendige Gliederung nach einem neuen Prinzip und Massstab. — Das ist in Amerika anders. Adel, Patrizierthum, Rang und Stand gelten in Amerika nichts. Jedermann ist gleich, wenigstens in dieser Hinsicht. Die gesellschaftliche Gruppirung, d. h. Ungleichheit, beruht dort lediglich auf dem Besitz. Jeder ist das, was er hat, und kaum oder erst in zweiter Linie das, was er kann. Jeder will mehr haben, um mehr zu sein, daher die allgemeine Ruhelosigkeit, die Hypertrophie im wirthschaftlichen, die Atrophie im geistigen Leben. Einen Gott, einen König und ein Weib hat der Nordamerikaner — es ist der Dollar. In thörichter Ueberhebung sieht dieser Dollar auf Europa herab, wo im Dienste von Ideen die grössten Opfer gebracht werden, wo in Kraft verzehrenden, mehr aber Kraft produzirenden Reibungen die verschiedenen Nationen neben und gegen einander stehen. In diesen Reibungen stählt sich die Europäische Menschheit und sammelt ihre Kräfte, unter Entbehrungen zwar und in harter Arbeit, doch weit davon entfernt, in ihrem harten Kampf ums Dasein in Schwäche und Marasmus zu verfallen. Im Gegentheil. Wohl aber scheint drüben eine nur lose zusammenhaltende Gemeinsamkeit von Millionen in ihrem Ueberflusse zu versumpfen, zum Mindesten nach aussen hin thatunkräftig zu werden. Ob Amerika überhaupt fähig ist, eine auswärtige Politik zu treiben, das wird sich bei der Eröffnung des Panamakanals zeigen, dessen Neutralität und Internationalität jedenfalls unter Europäischen Schutz zu stellen sein werden.

Europa und Amerika sind Nebenbuhler in der Weltwirthschaft geworden und werden es unter steten Kämpfen bleiben. Zunächst wird am Panamakanal und in Ostasien um die Oberhand gerungen und eine erste wichtige Entscheidung herbeigeführt werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die Strecke Buczacz-Husiatyn, von welcher am 31. Dezember 1884 der Theil von Buczacz bis Kopyczynce für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Güterverkehr, der Theil von Kopyczynce bis Husiatyn vorläufig nur für den Güterverkehr eröffnet worden ist, als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Ferner ist mitgetheilt worden, dass die am 15. d. Mts. dem öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung zu übergebende, das Verbindungsglied zwischen den Strecken Friedland - Neubrandenburg und Parchim-Ludwigslust bildende, 116,1 km lange Linie Neubrandenburg-Parchim, vom Tage der Betriebseröffnung ab, als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei. Von diesem Zeitpunkte ab wird die ganze Strecke Ludwigslust Friedland unter der Firma Mecklenburgische Südbahn von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (H. Bachstein, Berlin, Grossbeerenstrasse 89) selbstständig und als ein einheitliches Ganzes verwaltet werden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 1 (Aachen-Jülicher Eisenbahn), No. 20 (Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn), No. 22 (Hessische Ludwigsbahn), No. 33 (Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn) und No. 91 (Prinz Heinrich Eisenbahn), sowie je der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 2 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona), No. 25 (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln), No. 70 (K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn) und No. 89 (Ungarische Westbahn), der III. Nachtrag zu No. 98 (Niederländische Staatseisenbahnen), der IV. Nachtrag zu No. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau), je der VI. Nachtrag zu No. 21 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover), No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), No. 77 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) und der VII. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben worden.

Durch die neuen betr. Kilometerzeiger werden der im Oktober 1882 ausgegebene Kilometerzeiger No. 1, der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 20, der im April 1882 ausgege-

bene Kilometerzeiger No. 22 nebst Nachtrag 1, der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 33 nebst Nachtrag 1 und der zu derselben Zeit ausgegebene Kilometerzeiger No. 91 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichniss. Die neuen Güterwagenpark - Verzeichnisse No. 1 (Aachen - Jülicher Eisenbahn) und No. 25 (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln), sowie der II. Nachtrag zu dem Güterwagenpark - Verzeichniss No. 69 (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen) sind von der geschäftsführenden Direktion vertheilt worden.

Durch den II. Nachtrag zu dem Verzeichniss No. 69 wird das im April 1884 ausgegebene Verzeichniss No. 63 aufgehoben und es ist dasselbe einzuziehen.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 7125 vom 3. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen, betreffend das Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 7159 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages auf Entscheidung der Frage, ob die Möglichkeit der Rückbeladung allgemein Voraussetzung der Pflicht ist, fremde Privat-Reservoirwagen zu übernehmen, an die Kommission für das Vereins - Wagenregulativ zur Erledigung nach Massgabe der Bestimmungen in den §§ 12 (No. 2) und 14 des Vereins-Statuts (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 7179 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 2 Z. vom 4. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen, betreffend Liquidirung der Insertionskosten für im Quartal Oktober-Dezember 1884 in der Vereins-Zeitung erlassene Bekanntmachungen (abgesandt an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche Insertionskosten zu berichtigen haben am 8. d. Mts.).

No. 30 an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 7 der Veränderungs-Nachweisung zur Vereins-Kartenliste (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 31 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 32 vom 3. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen, Begleitschreiben zu dem die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 40 vom 4. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen, betreffend Beschränkung in der Wiederverwendung mehrerer zum Transport von Getreide in loser Schüttung eingerichteten Wagen der Galizischen Carl-Ludwigbahn (abgesandt am 9. d. M.).

No. 81 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 12. v. Mts. in Dresden abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 82 vom 6. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen, betreffend Ausschliessung des Artikels „flüssiger Ammoniak" vom Eisenbahntransport (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 91 vom 10. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.).

Aus Bayern.

Bayerisches Staatsbahnnetz.

Mit Beginn dieses Jahres hatte das Bayerische Staatseisenbahnnetz eine Länge von 4 331 461 km, hierunter die Lokalbahn - Betriebsleitung (Hammelburg - Gemünden) mit 27,812 km. Auf das Oberbahn-Amt Augsburg treffen 386,212 km, auf das Oberbahn-Amt Bamberg 410,071 km, auf das Oberbahn-Amt Ingolstadt 394,062 km, auf das Oberbahn-Amt Kempten 406,498 km, auf das Oberbahn-Amt München 368,029 km, auf das Oberbahn - Amt Nürnberg 412,733 km, auf das Oberbahn - Amt Regensburg 488,656 km, auf das Oberbahn - Amt Rosenhein 519,778 km, auf das Oberbahn-Amt Weiden 495,646 km und auf das Oberbahn-Amt Würzburg 421,962 km. Stationen und Haltestellen sind 679 verzeichnet, hierunter 10 auf der Linie Hammelburg-Gemünden, alsdann im Oberbahn-Amtsbezirke Augsburg 65, Bamberg 69, Ingolstadt 59, Kempten 59, München 57, Nürnberg 69, Regensburg 75, Rosenheim 75, Weiden 68 und Würzburg 73.

Von Seite der Direktion der Bauabtheilung der Generaldirektion der Verkehrsanstalten wird die Lokalbahn-Linie Hof-Naila so vorbereitet, dass im nächsten Frühjahre mit dem Bau begonnen werden kann.

Das Königliche Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern hat die Genehmigung zur sofortigen Bau-Inangriffnahme der Sekundärbahn - Strecke Landsberg - Unterdiessen ertheilt. Diese Theilstrecke soll bis 1. Mai befahrbar gemacht werden. Diese Linie wird nach Schongau fortgesetzt; ausserdem sind die Vorbedingungen für den Bau der Lokalbahn von Uebersee nach Marquartstein, von Eichstätt-Bahnhof nach Eichstätt-Stadt (diese schmalspurig) erfüllt. Der aus Staatsmitteln zu entnehmende Bedarf für Herstellung dieser 3 Bahnen beläuft sich auf 1 761 700 ℳ.

Die Arbeiten, durch welche seit Monaten die Gleiseverbindungen behufs demnächstiger Centralisirung der Weichen im Bahnhof Pasing ausgeführt wurden, werden nun im Bahnhof Hochzoll fortgesetzt und soll im Frühjahre mit denselben im Bahnhof Augsburg begonnen werden. Nachdem das Bahnhofplanie in Stamberg gehoben ist, wird dermalen mit den Erdarbeiten für den Tunnel vom Perron bis zur Dampfschiffiände vorgegangen.

Im Münchener Centralbahnhofe wurden im Jahre 1884 verkauft 971 642 Billets (964 707 Personenbillets, 5 841 Rundreise- und 1 094 Abonnementsbillets), um 17 412 Billets mehr als im Vorjahre. Die Einnahmen hieraus betrugen 4 530 247 ℳ; im Vorjahre 4 633 027 ℳ 32 ₰, sohin weniger 102 780 ℳ 32 ₰. Die Gepäckexpedition beförderte 3 375 985 kg (mehr 25 293 kg) und vereinnahmte 328 892 ℳ 85 ₰ (weniger 14 425 ℳ 20 ₰); aus den Vieh- und Equipagen - Transporten wurde Einnahme erzielt: 70 148 ℳ 20 ₰ (weniger 22 091 ℳ 85 ₰). Die Gesammteinnahme der Gepäckexpedition erreichte die Höhe von 399 041 ℳ 5 ₰ gegen 435 558 ℳ 10 ₰ des Vorjahres, sohin minder 36 517 ℳ 5 ₰.

Die Arlbergbahn und die Bayerischen Bahnen.

Die Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten hat für die nächste Sitzung des Eisenbahnraths eine Denkschrift verfasst, welche die Rückwirkung der Arlbergkonkurrenz auf die Bayerischen Tarife zum Gegenstand hat. Diesem interessanten Schriftstück sind folgende von der „Bayerischen Handelsztg." publizirte Ausführungen entnommen:

Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen hielten es für angezeigt, bei Eröffnung der Arlbergbahn die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der letzteren insbesondere auch dadurch zu dokumentiren, dass sie gleichzeitig eine Ermässigung der Tarife — namentlich für die wichtigeren Exportartikel — in Scene setzten, und zwar auch in solchen Relationen, in welchen die Arlbergroute sehr erhebliche Mehrentfernungen gegenüber der bisher benützten Bayerischen Route aufweist, und wo also, um eine einigermassen wirksame Ermässigung der seitherigen Frachtpreise zu erzielen, bei Fixirung der Grundtaxen nicht blos die natürlichen Schwierigkeiten des Arlbergbetriebes ausser Acht gelassen werden mussten, sondern auch die Frachtsätze nicht nach den effektiven Entfernungen via Arlberg bestimmt, vielmehr den kürzeren Entfernungen der seitherigen Route angepasst wurden.

So beträgt z. B. im Verkehre Wien-Lindau die Entfernung via Arlberg (incl. 24 km Bergzuschlag) 773 km, via Bayern 648 km, mithin via Bayern kürzer 125 km.

Der bisherige Frachtsatz für Getreide betrug pro Tonne 27,10 Frcs. Die Oesterreichische Staatsbahn hat sich nicht damit begnügt, diesen Satz auch via Arlberg gelten zu lassen, sondern hat denselben auf 25,90 Frcs. ermässigt, und hat hierdurch auf der Arlbergroute ihre Grundtaxe von 4 Cts. pro Tonnenkilometer auf 3,22 Cts. (beiderseits plus 1 Frcs. Expeditionsgebühr pro Tonne) herabgedrückt.

Die Tendenz, dem Oesterreichisch-Ungarischen Exporte um jeden Preis billigere Tarife als seither zu verschaffen, hat denn auch im weiteren Umfange auf die Tarife eingewirkt und Frachtermässigungen herbeigeführt, die natürlich nicht ohne Rückwirkung auf unsere Antheile im Transitverkehre bleiben konnten.

Die Oesterreichische Staatseisenbahn-Verwaltung, welche an der Verkehrsleitung via Arlberg ungleich mehr Interesse hat, als jener via Bayern, hat nicht unterlassen, diesem Verhältnisse bei Feststellung ihrer Antheile im vollsten Masse Ausdruck zu geben.

Sie hat das System der Staffeltarife (mit auf längeren Strecken fallender Skala) bis zur äussersten Konsequenz durchgeführt, und berechnet auf ihren längeren Strecken bis Buchs, St. Margarethen und Bregenz wesentlich niedrigere Grundtaxen als auf ihren der Bayerischen Route vorgelegenen Strecken bis Passau, Simbach und Salzburg, wodurch bewirkt wird, dass die oben erwähnten Tarifermässigungen bei Uebertragung der Tarifsätze von der Arlberg- auf die Bayerische Route ganz oder doch in hervorragendem Masse von der Bayerischen Staatsbahn, bezw. von den etwa noch in gleicher Lage mit Bayern befindlichen Süddeutschen Bahnen getragen werden müssen. . . .

Für Getreide ab Wien, Ebenfurth, Pest, Barcs und Sissek via Arlberg nach der Schweiz und weiterhin werden berechnet 3,25 Cts. pro Tonne und Kilometer = 0,26 ₰ pro 100 kg und 1 km, und werden die betreffenden Sätze so lange auf vorgelegene Stationen übertragen, bis die Berechnung nach 4 Cts. = 3,2 ₰ sich nicht billiger stellt. Hierdurch ergeben sich für den Getreideverkehr aus Südungarn nach der Schweiz, welcher via Pusterthal-Innsbruck-Arlberg seine kürzeste Transportroute findet, und für welchen sohin die Arlbergbahn eine nicht unwesentliche Wegkürzung gebracht hat, ganz bedeutende Ermässigungen, wie z. B. für Stuhlweissenburg-Zürich 109 Frcs. pro 10 000 kg. Für den über Wien kommenden Verkehr wird die Ermässigung der

Grundtaxe grossentheils absorbirt durch die via Arlberg bestehende Mehrentfernung.

Die Ermässigung beträgt z. B. bei Pest-Zürich 54 Frcs., bei Wien-Zürich 29 Frcs., bei Wien-Basel nur mehr 20 Frcs. pro 10 000 kg.

In allen Fällen aber musste die differentielle Normirung der Oesterreichischen Bezugsantheile auf die Gestaltung der Bayerischen Transitantheile sehr ungünstig einwirken. Nachstehend ist für einige der wichtigsten Verkehrsrelationen die neue Tarifbildung der seitherigen gegenübergestellt, und zugleich ersichtlich gemacht, welche Minderung die Bayerischen Transitantheile in ihren Totalziffern und in den Grundtaxen zu erfahren hatten. Es geht aus derselben hervor, dass die normale Grundtaxe von 4,5 ₰ nur mehr in den günstigst gelegenen Relationen erreichbar war, während bei den exponirteren Punkten erheblich unter dieselbe gegangen werden musste.

So beträgt die Bayerische Grundtaxe

bei Stuttgart-Szegedin	4,4	₰
„ Karlsruhe-Szegedin	4,3	„
„ Stuttgart-Stuhlweissenburg	4,2	„
„ Karlsruhe-Stuhlweissenburg	4,1	„
„ Freiburg-Wien	3,7	„
„ Freiburg-Pest	3,5	„
„ Strassburg-Szegedin	3,4	„
„ Strassburg-Stuhlweissenburg	2,86	„
„ Freiburg-Stuhlweissenburg	2,41	„
„ Lindau-Wien	3,66	„
„ Basel-Wien	3,50	„
„ Zürich-Pest	3,36	„
„ Genf-Wien	3,17	„

Eine Abwehr hiergegen, bemerkt die Denkschrift weiter, ist für die Bayerische Staatsbahn nicht wohl möglich. Würde sie sich auf billigere Tarife einer von der Oesterreichischen Staatsbahnverwaltung unabhängigen Route bis Pest, oder auch nur bis Wien, stützen können, so läge die Sache vielleicht anders.

Die Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft aber, welche allein etwa in der Lage wäre, diese unabhängige Verbindung mit Pest und Wien herzustellen, hat sich unter Berufung auf die schwierigen Transportverhältnisse auf der oberen Donau ausser Stande erklärt, eine wirksame Unterbietung der Tarife der Oesterreichischen Staatsbahnen eintreten zu lassen, und es erübrigt daher für Bayern nur, seinerseits da, wo die Tarifbildung noch über die Bayerische Route (z. B. Wien und Pest-Stuttgart) lag, zu einer Verbilligung des Tarifes nichts beizutragen, im übrigen aber mit der Interessenstellung der Oesterreichischen Staatsbahnen zu rechnen, und sich entweder eine entspreche Reduktion der Bayerischen Antheile, oder den Verzicht auf die Konkurrenz aufzuerlegen. Das Königliche Staatsministerium des Königlichen Hauses und des Aeussern hat sich für ersteres entschieden, und es sind auch bereits unter Betheiligung der Bayerischen Transitrouten neue Tarife für den Getreideverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach der Schweiz und nach Süddeutschland zur Ausgabe gelangt. Weitere Tarife — zunächst für Holz, Wein, Spiritus nach der Schweiz, dann für den allgemeinen Klassengüterverkehr nach Süddeutschland — sind im Drucke begriffen und werden demnächst zur Einführung kommen.

Würde die Bayerische Staatsbahn sich geweigert haben, die via Arlberg gebildeten Tarife auch über die Bayerische Route gelten zu lassen, so wäre deren Einführung einseitig durch die Arlbergroute erfolgt; eine Aenderung in den Frachtsätzen hätte sich nicht ergeben, wohl aber würde Bayern auf die betreffende Frachteinnahme aus dem Transitverkehr zu verzichten gehabt haben.

Aus dem Deutschen Reich.

Zur Signalordnung.

Im Reichs-Eisenbahnamt fanden im Anschluss an die im Monat September v. J. stattgehabte Konferenz — die Abänderung und Ergänzung verschiedener Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands betreffend — am 5., 6. und 7. d. M. unter Betheiligung von Kommissaren mehrerer Bundesregierungen und der Militärverwaltung Berathungen über verschiedene Bestimmungen in der Signalordnung und den Normen für die Konstruktion und Ausrüstung der Eisenbahnen Deutschlands statt. Die in den letzten Jahren gemachten Erfahrungen beim Betriebe der Eisenbahnen haben Aenderungen und Vervollständigungen der seitherigen Vorschriften im Interesse der Sicherheit des Betriebes — zum Theil in grösserem Umfange — nothwendig erscheinen lassen, und sind solche insbesondere bezüglich der für den sicheren und ungehinderten Verkehr der Betriebsmittel auf den Deutschen Eisenbahnen bestehenden Bestimmungen für erforderlich erachtet. Das Resultat der Berathungen wird bei Ausarbeitung der in Aussicht genommenen Vorlage an den Bundesrath benutzt werden.

Der Preussische Landtag und die erwarteten Eisenbahnvorlagen.

Durch Allerh. Verordnung vom 3. d. M. ist der Preussische Landtag zum 15. d. M. einberufen.

Die Staatsregierung wird, wie der „Berl. Act.“ hört, den Landtag auch in seiner bevorstehenden Session wieder um die Bewilligung erheblicher Kredite für Eisenbahnzwecke angehen. Es handelt sich dabei um den Bau mehrerer Sekundärbahnen (auch der Bau einer direkten Linie Hildesheim Braunschweig ist vorgesehen) zum Anschluss weiterer Landestheile an das Eisenbahnnetz, um den Umbau mehrerer Bahnhöfe (darunter den vollständigen Umbau des Bahnhofs Münster), um die Ausrüstung weiterer Strecken mit zweiten Gleisen und um die Vermehrung des Betriebsmaterials. Das Gesammterforderniss dürfte die Summe von 60 000 000 *M.* erreichen.

Halle-Sorau-Guben.

Zu den Vorlagen gehört auch der Vertrag wegen Erwerbung der Halle-Sorau-Gubener Bahn. Bekanntlich ist der Vertrag in zweiter Instanz für rechtsbeständig erklärt worden.

Berlin-Hamburg.

Bekanntlich liegt es in der Absicht der Königlichen Staatsregierung, die Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Bahn zum 1. April cr. aufzulösen und die Berlin-Hamburger Bahnlinien der Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona zu unterstellen. Von der Letzteren werden nach Angabe des „Berl. Act.“ Eisenbahn-Betriebsämter in Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg ressortiren.

Expressgut.

Die Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn theilt uns folgende Bekanntmachung mit, welche sie betreffs der Beförderung von Gepäckstücken, Gütern etc. auf Gepäckschein ohne Lösung von Fahrbillets (Expressgut) im vorigen Monat erlassen hat: Im Lokalverkehr, sowie im direkten Verkehr mit den übrigen Preussischen Staats- und unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen werden in denjenigen Relationen, für welche eine direkte Gepäckabfertigung besteht, Gepäckstücke aller Art, sowie Güter, Hunde und sonstige kleine Thiere in Käfigen, welche sich zur Beförderung im Packwagen eignen, auf Gepäckscheine ohne Lösung von Fahrbillets sowohl in den gewöhnlichen Personenzügen als auch in den Schnell- und Expresszügen befördert. — Derartige Sendungen unter 20 kg werden für 20 kg gerechnet, das darüber hinausgehende Gewicht wird mit 10 kg steigend so berechnet, dass je angefangene 10 kg für voll gelten. Der zu erhebende Mindestbetrag an Gepäckfracht beträgt 1 *M.* für jede Sendung, gleichviel ob die Beförderung mit einem gewöhnlichen Personen-, Express- oder Schnell- bezw. Kurierzug erfolgt, und finden im Uebrigen die Taxen der bezüglichen Gepäcktarife Anwendung, welche auf den Stationen eingesehen werden können. Die Beförderung auf Gepäckschein findet nur nach denjenigen Stationen statt, auf welchen die betreffenden Züge fahrplanmässigen Aufenthalt haben, auch ist eine direkte Expedition im Verkehre über Berlin hinaus nur nach denjenigen Stationen zulässig, für welche Tarifsätze via Stadtbahn bestehen. In Betreff der Behandlung der Gepäcksendungen ist Folgendes zu beachten: 1. Die Auflieferung muss mindestens ½ Stunde vor Abgang des Zuges, mit welchem die Beförderung stattfinden soll, erfolgen. Später aufgelieferte Sendungen finden nur dann Beförderung mit dem betreffenden Zuge, wenn hierdurch die ordnungsmässige Abfertigung und Beförderung des Reisegepäcks nicht beeinträchtigt wird. 2. Den Gepäckschein erhält der Regel nach der Versender, und wird in diesem Falle die Sendung ohne vorherige Avisirung gegen Rückgabe des Gepäckscheins an den Inhaber desselben ausgeliefert. 3. Auf Verlangen des Versenders kann indessen der Gepäckschein der Sendung beigegeben werden, wenn Letztere mit der vollständigen Adresse des Empfängers versehen ist. In dem Falle ad 3 findet die Auslieferung gegen Quittung des Adressaten und, sofern der Empfänger dem Expeditionspersonal nicht bekannt ist, nur nach vorgängiger Legitimation desselben statt. Es empfiehlt sich daher, in solchen Fällen den Empfängern die Sendung entsprechende Zeit vor der Aufgabe durch eine Postkarte oder gleichzeitig mit der Aufgabe durch eine Depesche zu avisiren, welche Avise von den Adressaten als Legitimation benutzt werden können. Erfolgt die Abholung der Sendung nicht innerhalb einer Stunde nach Ankunft derselben, so sind die Stationen ermächtigt und nach Ablauf von zwei Stunden verpflichtet, das Gut den am Stationsorte wohnenden Adressaten, sofern die Beschaffenheit der Collis keine Schwierigkeiten bietet und das erforderliche Personal zur Verfügung steht, bahnseitig innerhalb der für Eilgut vorgeschriebenen Frist von 6 Stunden zuzustellen. — Falls eine bahnseitige Bestellung nicht erfolgen kann, wird den am Orte wohnenden Empfängern das Gut durch expressen Boten, den auswärtigen Empfängern per Post avisirt. Zustellung und Avisirung ruhen in der Zeit von 10 Uhr Abends bis 6 Uhr Morgens. Für die Zustellung durch Bahnpersonal werden erhoben:

a) für Sendungen von einem Gewicht bis zu 15 kg 0,20 *M*,
b) für jede weitere angefangene 10 kg 0,10 *M*.
Für die Avisirung durch besonderen Boten kommen 0,20 *M*, für die Avisirung durch die Post das verauslagte Porto zur Erhebung.

4. Ist „Selbstabholung“ oder „Bahnhof lagernd“ durch den Absender vorgeschrieben, so findet weder eine bahnseitige Zustellung noch Avisirung statt. 5. Wird das Gut innerhalb 24 Stunden nach Absendung des Avises, bezw. wenn Selbstabholung durch den Adressaten vorgeschrieben ist, nach Eingang der Sendung, nicht abgeholt, so ist für dasselbe das für Reisegepäck vorgeschriebene Lagergeld zu entrichten. 6. Im Uebrigen gelten die allgemeinen, für die Gepäckbeförderung bestehenden Vorschriften. 7. In Berlin erfolgt die Zustellung der für daselbst wohnhafte Adressaten bestimmten Sendungen, falls nicht vom Absender „Selbstabholung“ durch den Adressaten oder „Bahnhof-restante“ vorgeschrieben und solches auf dem Gepäckschein vermerkt worden ist, durch die Berliner Packetfahrt-Gesellschaft innerhalb einer gleichen Frist von 6 Stunden, nach Ankunft des betreffenden Zuges, wobei jedoch die Zeit von 7 Uhr Abends bis 7 Uhr Morgens nicht in Ansatz kommt. An Sonn- und Feiertagen erfolgt bis auf Weiteres nur eine einmalige Bestellung Vormittags. Für die Zustellung durch die Packetfahrt-Gesellschaft werden erhoben:
a) für Collis im Gewicht bis einschliesslich 10 kg 0,30 *M*,
b) für Collis im Gewicht bis einschliesslich 25 kg 0,60 *M*,
c) für Collis im Gewicht von mehr als 25 kg 1,00 *M*.

8. Die für Hamburg einschliesslich der ehemaligen Vorstadt St. Georg bestimmten Sendungen werden den Adressaten Mangels gegentheiliger Ordre durch die Kofferträger zugestellt und hierfür
a) bei Collis bis zu einem Gewicht von 15 kg eine Gebühr von 0.20 *M*,
b) für jede weitere angefangene 10 kg eine solche von 0,10 *M* erhoben.

Döbeln-Mügeln-Oschatz.

Am 7. (nicht am 6.) ist im Bezirk der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen von der 31,0 km langen Bahnlinie Döbeln-Mügeln Oschatz die 11,4 km lange Reststrecke Mügeln-Oschatz für den Personen- und Güterverkehr eröffnet worden. Als Zwischenstationen auf dieser Strecke sind ab Mügeln bei Oschatz (wir fügen die Kilometerentfernungen derselben ab Döbeln in Parenthese bei): Schweta (21,1), Naundorf bei Oschatz (23,8), Kreischa-Saalhausen (26,7), Altoschatz-Rosenthal (27,7) und Oschatz-Haltestelle (28,9), von welchen die Station Altoschatz-Rosenthal vorläufig nur dem Personenverkehr dient.

Berliner Stadtbahn.

Die Eröffnung der neuen Station „Thiergarten“ unserer Stadtbahn hat, wie bereits gemeldet, am 5. d. M. stattgefunden. Der Verkehr war ein ausserordentlich reger, was als Beweis der Nothwendigkeit zur Anlegung dieser Haltestelle gelten darf. Ausgegeben wurden an dem genannten Tage an der Station 1806 Billets, während die Zahl der Ankommenden die ersteren überstieg. Der Bahnhof selbst macht einen recht freundlichen Eindruck. Die Halle, aus gelbem Sandstein mit rother Verblendung und grossem Wellblechdach, schliesst sich in ihrer Konstruktion vollständig dem Plane an, nach welchem alle Stationen der Stadtbahn erbaut worden sind. Durch diese neue Stadtbahnstation erwächst der Charlottenburger Pferdebahn eine scharfe Konkurrenz, und hat sich daher die Direktion des letztgenannten Unternehmens bereits herbeigelassen, eine Fahrpreisermässigung eintreten zu lassen, indem der Fahrpreis von der Kanalbrücke an von 20 auf 15 ₰ herabgesetzt worden ist. Ein unverhältnissmässiger Unterschied besteht zwischen den Abonnements der Stadt- und Pferdebahn (30 gegen 100 *M*), so dass auch in dieser Richtung die Pferdebahn wird ihre Preise herabsetzen müssen.

Zur elektrischen Beleuchtung des Centralbahnhofs in Strassburg.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ (No. 52 v. 28. v. M.) bringt nach den Ermittelungen der Kaiserlichen Generaldirektion der Reichseisenbahnen vergleichende Tabellen über die Kosten der elektrischen Beleuchtung des Centralbahnhofes in Strassburg i/E. und der gleichwerthigen Gasbeleuchtung. Ueber Erwarten günstig stellen sich danach die Kosten der elektrischen Beleuchtung im Vergleich zur Gasbeleuchtung. Die Kosten der ersteren haben nämlich in der Zeit vom 1. Januar bis 31. März 1884 für die Hauptbeleuchtungsstation (Nord) 20 123 *M*, für die Nebenstation (Süd) 6 485 *M* betragen; sie würden sich bei Gasbeleuchtung für die Hauptanlage auf etwa 41 452 *M*, für die Nebenanlage auf 7 842 *M* beziffert haben. Von der Ansicht ausgehend, dass es bei der Anwendung des Gaslichtes kaum durchführbar sein würde, den gesammten Bahnhof, einschliesslich aller Nebengleise so hell zu beleuchten, wie es das elektrische Licht ermöglicht, hatte sich die Verwaltung der Reichseisenbahnen zur Einführung des letzteren entschlossen, selbst auf die Gefahr hin, dasselbe — auf gleichen Helligkeitsgrad berechnet — etwas höher als das Gaslicht bezahlen zu müssen. Jetzt zeigt sich, dass die neue Beleuchtungsart nicht nur eine weit kräftigere Erhellung der gesammten Bahnhofsfläche ermöglicht, sondern auch jedenfalls keinen grösseren Kostenaufwand verlangt, als die Gasbeleuchtung, ja dass die elektrische Beleuchtung nach den bisherigen Erfahrungen sogar eine wesentliche Ersparniss mit sich bringen wird.

Eisenbahn Flensburg-Kappeln.

Dem Kreise Flensburg ist die Konzession zum Bau und Betrieb einer für den Betrieb mittelst Dampfkraft und für die Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten, den Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung unterworfenen schmalspurigen Bahn von Flensburg nach Kappeln, sowie das Recht zur Entziehung und Beschränkung des Grundeigenthums nach Massgabe der gesetzlichen Bestimmungen ertheilt worden.

Main-Neckarbahn.

Zwischen Preussen, Baden und Hessen schweben bezüglich der Main-Neckarbahn Verhandlungen, welche zwar nicht, wie das Gerücht ging, eine Aenderung in den Eigenthumsverhältnissen, wohl aber eine Vereinfachung der Verwaltung und des Betriebes bezwecken. Wie der „Berl. Act.“ berichtet, beabsichtigt man nämlich, die 13 Meilen lange Bahn der Verwaltung einer benachbarten Bahn (der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. oder der Generaldirektion der Badischen Staatsbahnen) zu unterstellen. Schon eine Uebertragung des Abrechnungswesens, der Wagendisposition etc. an eine Nachbarverwaltung würde die Verwaltungskosten wesentlich ermässigen und dem Verkehr zu Gute kommen. Die Verhandlungen zwischen den betheiligten Staaten und der bisherige Gang derselben sollen einen befriedigenden Abschluss versprechen.

Angermünde-Schwedt.

Der Staat führt bekanntlich den Betrieb dieser Bahn gegen Zahlung einer Pacht von 33 000 *M*. Der betr. Vertrag war jetzt kündigungsfähig, ist aber am 1. Januar d. J. nicht gekündigt worden, und verbleibt auf weitere 4 Jahre ab Anfang 1886 in Kraft.

Zum Oesterreichisch-Preussischen Tarifkonflikt.

Die in Frankfurt a/M. am 9. d. Mts. stattgehabte Eisenbahnkonferenz wegen Beilegung des Oesterreichisch-Preussischen Tarifkonflikts hat zu einem günstigen Resultate geführt.

Die „Presse“ schreibt: „Die in Frankfurt a/M. tagende Konferenz Oesterreichischer und Deutscher Eisenbahndirektoren erzielte bezüglich des Oesterreichisch-Preussischen Tarifstreites eine Einigung, indem die Preussischen Staatsbahnen ihre Forderungen zurückzogen und die Oesterreichischen Propositionen als Verhandlungsbasis acceptirten. Ferner wurde die Gleichstellung der Wasserstrassen mit den Eisenbahnstrassen im Verbandstarif prinzipiell beschlossen. Auf den Letzten des Monats wird eine Schlusskonferenz nach Dresden einberufen.“

Zum Tarifkonflikt der Hessischen Ludwigsbahn mit den Preussischen Staatsbahnen.

Entgegen der in No. 2 S. 17 mitgetheilten Publikation der Hessischen Ludwigsbahn erlässt die Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. folgende Bekanntmachung:

„Die Specialdirektion der Hessischen Ludwigsbahn hat unterm 31. Dezember v. J. eine Aufforderung erlassen, das Publikum möge, nachdem gemäss den Beschlüssen des Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandes auf Antrag der Preussischen Staatsbahnen die mit direkter Kartirung von Rheinland-Westfalen nach Baden, Württemberg etc. und umgekehrt gehenden Transporte nicht mehr über die Linien der Hessischen Ludwigsbahn zu leiten sind, die Leitung über diese Bahn durch entsprechende Routenvorschrift veranlassen. Die unterzeichnete Verwaltung, von welcher die Kündigung der Tarife über die Hessische Ludwigsbahn ausgegangen, hat darauf aufmerksam zu machen, dass die Leitung der fraglichen Transporte über die Hessische Ludwigsbahn auf Grund von Routenvorschriften nur mittelst Umkartirung auf einer Unterwegsstation erfolgen kann, durch welche eine Vertheuerung zum mindesten um eine volle Expeditionsgebühr (bei Wagenladungen durchweg 12 *M*) herbeigeführt wird. Die von der Hessischen Ludwigsbahn in Aussicht gestellte Anwendung der bisherigen direkten Tarifsätze für diese Transporte würde, soweit es sich um den Verkehr mit Preussischem Gebiete handelt, gesetzlich unzulässig sein. Die bisherigen direkten unerhöhten Tarifsätze dürfen nur auf den vom Verbande als transportberechtigt zugelassenen Routen angewendet werden. Auf diesen erfolgt aber die Anwendung der bezeichneten billigsten Sätze selbstverständlich ohne besonderen Antrag des Versenders. Es ist Fürsorge getroffen, dass durch die Benutzung der neuen, theilweise längeren Transportrouten eine Verlängerung der Transportdauer nicht herbeigeführt wird. Dagegen dürfte die Abfertigung über die Hessische Ludwigsbahn wegen der Nothwendigkeit der Umkartirung nicht ohne Aufenthalt auf Zwischenstationen möglich sein. Frankfurt a/M. den 4. Januar 1885.“ (Gegen diese Bekanntmachung wendet sich die Hessische Ludwigsbahn in einer in dieser Nummer S. 47 inserirten Bekanntmachung. Die Redaktion.)

Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft. Mit Beginn der diesjährigen Saison soll von der Frankfurter Gütereisenbahn-Gesellschaft der Verkehr auf der Oder, ferner von Breslau bezw. Oberschlesien nach Berlin, Hamburg, Magdeburg und umgekehrt, von Stettin nach Berlin und umgekehrt, und in Verbindung mit anderen Rhedereien auch für die Richtungen der Warthe und Netze aufgenommen werden. Nach Schlesischen Blättern ist in Aussicht genommen, im laufenden Jahre den Sitz der Gesellschaft nach Breslau zu verlegen, bis dahin bleibt die Direktion wie bisher in Frankfurt a/O.

Die Nürnberg-Fürther Ludwigsbahn, für deren im nächsten Jahre stattfindende 50jährige Jubiläumsfeier bereits Vorbereitungen getroffen werden, erfreute sich, wie wir dem „Nürnberger Korrespondenten" entnehmen, im nun abgelaufenen Jahre einer derartigen Frequenz, dass die Vertheilung einer Superdividende von 24 *M.* gesichert ist und sich daher auch pro 1884 das Erträgniss auf 21 pCt. (wie seit einer Reihe von Jahren) stellt.

Deutscher Handelstag. Der bleibende Ausschuss des Deutschen Handelstages hat beschlossen, die Plenarversammlung auf den 27. Januar d. J. nach Berlin einzuberufen. Auf die Tagesordnung wurden folgende Gegenstände gesetzt: der Wedell-Malchow'sche Gesetzentwurf, betreffend die Einführung einer Geschäftssteuer, die Erhöhung der Getreidezölle und die Frage der Kolonialpolitik und deren Einfluss auf die Verhältnisse von Handel und Industrie. Für den ersten Gegenstand ist ein Referent noch nicht ernannt worden, betreffs der Erhöhung der Getreidezölle haben die Herren Regierungsrath Dr. Seebold, Generaldirektor der „Union" in Dortmund, und Dr. Siemens, Direktor der Deutschen Bank in Berlin, das Referat bezw. Korreferat übernommen. Ueber Kolonialpolitik wird Herr A. Woermann-Hamburg referiren. Ausserdem werden innere Angelegenheiten des Handelstages die Plenarversammlung beschäftigen.

Eisenbahnbauten in Griechenland.

Einem an die „Schweizerische Bauzeitung" gerichteten Schreiben eines Ingenieurs der Schmalspurbahn Piräus-Pelopones (ungefähr 30 Ingenieure aus der Schweiz sind im Dienste der Eisenbahn-Unternehmung Piräus-Pelopones) entnimmt dieselbe folgende Notizen: „Die genannte Eisenbahn-Unternehmung hat von der Konzessionärin „Banque Hellenique du Crédit général" die Herstellung des ganzen 400 km langen Netzes übernommen und zwar zu einem Pauschalpreis von 80 000 Francs pro Kilometer. Die Bahn hat 1 m Spurweite und ist aus Stahlschienen von 20 kg Gewicht pro laufendes Meter auszuführen. An obige 80 000 Francs zahlt der Staat à fonds perdu die Summe von 20 000 Francs pro Kilometer und besorgt die Expropriation auf seine Kosten. Das Netz geht durch folgende Hauptorte: Piräus-Athen-Eleusis-Megara-Kalamaki-Korinth-Kiaton-Aegion-Patras-Gastuni-Katakalon; das ist die Hauptlinie. Eine weitere Linie von Korinth nach Süden gehend, überschreitet das Gebirge und geht über Chiliomodi, Phiktia, Tyrins, Nauplia, Mylos und eine andere Zweiglinie führt von Tyrins nach Argos. — In den 80 000 Francs pro Kilometer sind alle Kosten für die Bauten inbegriffen, also Unter-, Ober- und Hochbau der Bahn und aller dazu gehörigen Anlagen für Haltestellen, Stationen, nebst den nöthigen Ateliers und einer Hauptreparaturwerkstätte. Ebenso ist darin enthalten das Rollmaterial (20 Lokomotiven, 60 Personenwagen und 100 Güterwagen), nebst allen nöthigen Stationseinrichtungen und dem Betriebsinventar. Im Allgemeinen sind die Bauschwierigkeiten nicht gross. Auf die 400 km sind ca. 60, welche als schwierige Baustrecken zu bezeichnen sind, während die übrigen ohne bedeutende Hindernisse leicht herzustellen sind. Weitaus die schwierigsten Strecken der 400 km sind bereits im Bau. Das Terrain ist hier sehr steil zum Meere abfallend, von vielen Wasserläufen durchschnitten, wobei einige grössere Abgründe zu überbrücken sind. Hierbei ist bemerkenswerth ein Betongewölbe von 30 m und eine eiserne Brücke von 2 × 25 m Lichtweite. Die Unterbaukosten des schwierigsten Looses betragen auf 7,2 km Länge 1 100 000 Francs, was pro Kilometer ungefähr 150 000 Francs ausmacht; das nächst schwierige Loos hat 6 km Länge und kostet 470 000 Francs oder ca. 80 000 Francs pro Kilometer. Auf diesem Loos ist Steinmangel, dagegen ist Kies und Sand im Ueberfluss und in ausgezeichneter Qualität vorhanden. Es sind daher alle Kunstbauten aus Beton hergestellt, wozu der Cement von Marseille bezogen wurde. Die kilometrischen Kosten des Unterbaues für die leichten Strecken variiren von 5 000—40 000 Francs. Eine eigenthümliche Schwierigkeit bereiten die steil zum Meer abfallenden Wildbäche, welche das ganze Jahr trocken sind, aber im Frühling, Herbst und Winter oft auf grosse Längen die mehrere Kilometer breiten Schuttkegel unsicher machen. Da diese Wasserläufe nirgends feste Punkte haben und meistens auf den höchsten Stellen des Kegels sich finden, so werfen sich dieselben bald hier- bald dorthin und es ist daher schwierig, sie sicher unter der Bahn durchzuführen. Es bleibt kein anderes Mittel, als sehr viele offene Durchlässe von 7—10 m zu lassen, welche durch einen bergwärts liegenden Kanal parallel der Bahn mit einander zu verbinden sind, damit zuströmende Wasser einen möglichst schnellen und unschädlichen Durchfluss unter der Bahn erhalten. Es giebt das allerdings Anlass zu ziemlich theuren Baustrecken. — Mit den Vorstudien wurde im August 1882 begonnen und zwar mit Anfertigung von topographischen Aufnahmen, da kein für Vorstudien brauchbares Kartenmaterial vorhanden war. Sämmtliche Vorstudien im Massstab von 1 : 5 000 für schwierige und von 1 : 10 000 für leichte Partien wurden bis Ende Mai 1883 vollendet. Sie bezogen sich auf das ganze Netz von 400 km Länge nebst 40 km für Varianten und enthielten auch noch die für die Regierung nothwendigen Plananfertigungen. Die topographischen Aufnahmen wurden durch eine Truppe von acht geübten Ingenieuren aus der Schweiz in sieben Monaten gemacht, in Anbetracht der vielen lokalen Schwierigkeiten eine respektable Leistung. Die Griechischen Staatsingenieure mit einem Franzosen an der Spitze hatten die Projektvorlagen zu prüfen und zu begutachten. Nur die Strecke Patras-Katakolon bleibt noch zu genehmigen. Bis jetzt sind fertig gebaut und eröffnet: Die Strecke Piräus-Eleusis (35 km), Kalamaki-Korinth (10 km); bald vollendet: Eleusis-Megara (22 km); im Bau begriffen: Megara-Kalamaki (33 km); diese Strecke soll bis Ende des Jahres (1884) fertig werden. Korinth-Chiliomodi (18 km) wird fertig bis zum 1. Februar 1885. Zur Vergebung bereit sind Korinth-Kiaton (17 km), Chiliomodi-Anesti (14 km), Nauplia-Argos (12 km).

Die Eisenbahnlinie übersetzt den Korinther Kanal bei 94 km und zwar in einer Höhe von 54 m über dem Meeresniveau. Einstweilen hat die Kanalgesellschaft ungestört das Kanalgebiet übersetzen lassen, indem daselbst noch keine Erdarbeiten an demselben gemacht sind. Gegen eine von der Regierung der Kanalgesellschaft zu leistende Entschädigung von 100 000 Francs stellt diese alsdann die für die Eisenbahn bestimmte Kanalbrücke her. Nach Vollendung derselben wird die Bahnlinie über die Brücke hinübergeführt, was alsdann ohne Betriebsstörung möglich ist. — Das Maximalgefälle der Bahn beträgt 25 ‰, die Minimalradien 110 m, welche aber nur für die schwierigsten Partien zugelassen sind. Für die Thalstrecken ist eine mittlere Schnelligkeit von 45 km und für die Bergstrecken eine solche von 35 km pro Stunde vorgesehen. Namentlich auf den Strecken mit den Minimalradien wird die Schnelligkeit auf 30 km zu reduziren sein. Um die kleinen Radien leichter passiren zu können, haben die Lokomotiven eine drehbare Hinterachse (System Bissel). Die Lokomotiven werden von Krauss in München in drei Typen geliefert, einen leichten Typ von ca. 17 t (für Lokalbetrieb und Rangirdienst), einen zweiten für Personenzüge von ca. 22 t und Dreikuppler von 28—30 t Gewicht für Güterzüge. Die Züge sind mit der Heberlein-Bremse ausgerüstet. Die Brücken liefert die Gutehoffnungshütte, Schienen und Kreuzungen kommen vom Bochumerverein zu 180 Francs pro Tonne franko Piräus. Die Räder und Achsen liefert Ruhrort; die Wagen kommen aus Belgien. Die Unterbauarbeiten wurden bis dato von fünf Unternehmungen hergestellt, wovon zwei Griechisch und eine dritte aus der Schweiz, die andern aus Italien und Frankreich sind. Am Anfang wurden Versuche mit verschiedenen Griechen, die sich zum ersten Mal im Eisenbahnbau produzirten, gemacht, Versuche, die jedoch für die Unternehmer so ungünstig ausfielen, dass sie genöthigt waren, die Arbeiten in Regie zu vollenden. Alle Cementbauten, die sich auf der ganzen Linie finden, wurden vorzugsweise in Regie ausgeführt und zwar durch vier Cementiers, von welchen jeder mit 20—30 Arbeitern schaffte.

Am 25. Oktober fand die Kollaudation der Strecke Eleusis-Megara (35—56 km) statt, womit wieder ein Stück der Arbeit seinen Abschluss gefunden hat. Von den Vertretern der Regierung wurde geäussert, dass nunmehr der Staat entschlossen sei, auch die Linie Athen-Larissa-Lamia schmalspurig zur Ausführung zu bringen, ein Entschluss, zu welchem demselben nur gratulirt werden kann. Die drei bestehenden resp. in Ausführung begriffenen Schmalspurbahnen sind: Die Eisenbahn Piräus-Pelopones (400 km), die Eisenbahn von Thessalien (210 km) und die Lauriumbahn (ca. 60 km). Das Vorprojekt Athen-Larissa-Lamia wurde von der „Mission Française" aufgestellt, welche entschieden für eine normalspurige Anlage eintrat. Die Schweizer Ingenieure versäumten indess keine Gelegenheit, um für die gegebenen Verhältnisse die grossen Vortheile einer einheitlichen Schmalspur-Anlage zu empfehlen und betonten namentlich auch die Vorzüge, welche mit dem Festhalten der Meterspur in strategischer Hinsicht verknüpft seien. Was früher allen diesen Vorstellungen nicht, oder doch nur halb gelang, hat nun die Praxis des Betriebes der Schmalspur zu Stande gebracht. Vorher stellte sich Jeder, wie es scheint, die Schmalspur als eine Rollbahnanlage vor; nachdem man nun aber sieht, dass die Züge ohne jede Gefahr mit 35—45 km Geschwindigkeit pro Stunde circuliren können, sind die bis dahin bestandenen Vorurtheile grösstentheils verschwunden, und da überdies bei der schmalspurigen Anlage eine Ersparniss von 40 pCt. der Kosten erreicht wird, so hat dies dazu beigetragen, dass in den massgebenden Kreisen noch recht-

zeitig die Vortheile einer einheitlichen Schmalspurbahn Würdigung gefunden haben.

In Ergänzung an vorstehende Mittheilung wird gemeldet, dass eine Gruppe von Banken, an deren Spitze das Comptoir d'Escompte in Paris stehe, der Griechischen Regierung das Anerbieten gemacht hat, das ganze Netz der für Griechenland projektirten Bahnen schmalspurig auszubauen gegen Garantirung einer fünfprozentigen Rente des hierzu benöthigten Baukapitales von 110 bis 120 Millionen Franken. Der Bau soll mit Anfang dieses Jahres in Angriff genommen und innerhalb 4 bis 5 Jahren vollendet werden.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXXVI.

Der „Faraday" hat das andere der beiden Bennett-Mackay Kabel ebenfalls reparirt, ohne jedoch zu telegraphiren, welcher Ursache die sonderbaren Brüche zuzuschreiben sind.

Beide Kabel sind betriebsfähig und um Mitternacht zwischen dem 23. und 24. Dezember hier, in London also am 24. 6 Uhr früh, wurden sie dem Publikum zur Benutzung übergeben.

Zur Zeit waren die Kabelgebühren nach Europa wieder gestiegen; sie betrugen, als ich hierher kam, nach England und Frankreich 25 Cts., nach Deutschland und Oesterreich 50 Cts. pro Wort. Jetzt verlangte man selbst nach England und Frankreich 50 Cts

Bennett-Mackay setzten den Tarif für Grossbritannien, Irland und Frankreich auf 40 Cts. herab, die anderen Gesellschaften folgten sofort. Ob ein Kabelkrieg erfolgen wird, muss die Zeit lehren.

Die neue Kabel-Company berechnet nun: Für gewöhnliche Depeschen nach England und Frankreich 40 Cts., für gewöhnliche Zeitungsdepeschen 20 Cts, für Zeitungsdepeschen, deren Abtelegraphirung erst dann zu erfolgen braucht, wenn die Kabel frei sind (deferred press messages) 10 Cts. pro Wort.

Der Thomson'sche Syphonrecorder soll recht gut arbeiten und die Börsianer sind entzückt, dass sie in einem Falle 10, im anderen 8 Minuten schneller Antwort durch die neuen, als durch die alten Kabel von London erhielten. Wahrscheinlich hatten die Leute dieselben Depeschen gleichzeitig den zwei verschiedenen Gesellschaften übergeben.

Der „cracksteamer" Oregon fuhr neulich von hier nach Liverpool und muss schauderhaftes Wetter im Golfstrome angetroffen haben; nichtsdestoweniger erreichte er Queenstown von Sandy Hook ab in 6 Tagen 6 Stunden 48 Minuten! Da der Weg durch hohe Wogen bedeutend verlängert wird, muss er im wüthendsten Sturme alle Segel geführt haben. Solches Wetter ist den Kapitänen gerade recht, um tüchtig „rennen" zu können, den Oberstewards auch, denn alsdann sinkt der Appetit der Passagiere auf Null herab, man spart „Essen".

In Californien kennt man, selbstverständlich nur im Tieflande, Schnee fast gar nicht; um so merkwürdiger dürften den jüngeren Bewohnern dieses Landes, welche dort geboren wurden und nicht reisten, Schneeverwehungen ihrer Eisenbahnen vorkommen. Auch auf der Nordpacific-Bahn, nicht weit vom westlichen Terminus, sind mehrere Züge, 5 Lokomotiven sammt 2 Schneepflügen eingeschneit, lauter unerhörte Dinge.

Die alten Pacificbahnen sollen schwer durch die Konkurrenz der neuen Süd-Pacificbahn geschädigt werden, man sendet nämlich die Frachten von hier (dem Haupthafen der Atlantischen Seite) per Schiff nach New-Orleans und übergiebt sie dort der Süd-Pacificbahn, oder verfährt umgekehrt. Ist der Panama-Kanal fertig, so werden die Pacificbahnen noch viel mehr der durchgehenden Fracht und Passagiere verlieren.

Californien leidet ebenfalls schwer unter dem Drucke auf Weizenpreise. Man rechnet 50 Englische Pfund pro Bushel Weizen und in Californien 1 Cts. Produktionskosten für 1 Pfund Weizen, pro Bushel demnach 50 Cts.; vorläufig müssen sich aber die dortigen Farmer mit 45 Cts. begnügen, wenn sie verkaufen wollen.

In wenigen Tagen geht das Jahr 1884 zu Ende; die Zeitungen beginnen bereits, Abrechnung über dasselbe zu halten; bezüglich der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten lauten die Referate geradezu trostlos.

Es wurden in diesem Jahre 43 Bahnen unter Sequester gestellt, darunter die Westshore, die Reading und die Wabash Bahn. 4 000 Englische Meilen neuer Bahnen wurden gebaut und fast ebensoviel gedenkt man im nächsten Jahre zu bauen! Und trotz dessen solche Arbeitslosigkeit!

Sonst gab es im Lande dieses Jahr etwa 11 600 Fallimente mit 245 Millionen Dollar Verbindlichkeiten gegen 4 650 mit 57 120 000 D. im Jahre 1880.

Es stand in einem hiesigen Feuilleton-Artikel zu lesen: „Die immer plebejischer werdenden Hochbahnen u. s. w." Theilweise hat der Mann recht; das Publikum der Hochbahnen sieht bei Weitem nicht mehr so „nobel" aus, wie vor vier, vor drei Jahren; doch sind die Preise noch die alten, die Leute haben weniger Geld und gingen daher wohl lieber zu Fuss, wäre dieses nicht die grösste Thorheit bei den hiesigen Entfernungen.

Die Lösung ist sehr einfach: Das Publikum ist das alte, doch sind die Kleider auch alt und schäbig geworden, neue kann man nicht nachschaffen, daher verwandelt sich der „Elegant" nach und nach in einen „Plebejer", wie der Feuilletonist witzig bemerkt.

In Neworleans sollen Tausende von „tramps" anlangen, welche von gewissenlosen Spekulanten dorthin geschickt wurden, indem man ihnen Arbeit während der Ausstellungszeit versprach. Diese armen Menschen werden einfach eingesperrt und dann weiter gejagt. Unendlich viel „tramps" giebt es zwischen dem Atlantischen und stillen Ocean und fast alle kamen als Einwanderer mit einigem Gelde in der Tasche (durchschnittlich 80 D. pro Kopf) hier an.

Ist es erlaubt, auch nur einen Menschen, besitze er selbst z. B. Tausend Dollar, hierher zu locken, wenn Hunderttausende von mit Geld versehenen Einwanderern verarmten und als Vagabunden im Lande herum betteln müssen?

Die Zustände sind zur Zeit hier so faul, wie in irgend einem faulen Staate Europas. Wohl dem, welcher keine Amerikanischen Eisenbahn- und sonstigen Papiere besitzt!

Amerikanische Korrespondenz.

Werthdeklaration im Frachtbriefe.

Auf der Pennsylvaniabahn war durch Verschulden der Verwaltung oder ihrer Beamten bei einer aus 5 Pferden und verschiedenen Effekten bestehenden Sendung die Tödtung eines der Pferde und der Verlust der Sachen herbeigeführt. Bei dem entstandenen Prozesse erbot sich der Kläger zum Beweise, dass die transportirten Thiere Rennpferde im Werthe von 25 000 D. gewesen seien und verlangte eine dementsprechend hohe Entschädigung. Das Gericht I. Instanz liess jedoch die Beweisführung nicht zu, sondern verurtheilte die Bahn nur zu einer Entschädigung von im Ganzen 1 200 D., weil in dem Frachtbriefe der Werth der Pferde zu 200 D. das Stück deklarirt und die Bahn darnach, selbst bei Verschulden, nur auf Höhe dieses Betrages haftbar sei. Der oberste Gerichtshof der Vereinigten Staaten hat diese Entscheidung bestätigt.

Canada Pacific Bahn.

Der Direktor derselben hat bekannt gemacht, dass die Bahn ihren gesammten Baubedarf an Schienen, Befestigungsmaterial etc. für den Winter auf den Strecken nördlich vom Lake Superior und den Rocky Mountains beschafft hat. Es werden etwa 20 000 Arbeiter beim Bau den ganzen Winter über beschäftigt werden. Die Abtheilung nördlich vom Ober-See wird bis zum 1. April und die Felsengebigs-Abtheilung bis zum 1. Oktober 1885 fertiggestellt werden.

Kürzeste Linie nach dem Westen.

Vom 1. Dezember 1884 ab ist der gesammte Durchgangs-Personenverkehr der Union Pacific Bahn nach und von Punkten in Oregon und Washington an den Strecken der Oregon Railway & Navigation Co. und Punkten nördlich und südlich von Portland (Endstation der Northern Pacific Bahn) über Huntingdon, der Endstation der Oregon Short-Strecke geleitet und von da ab die sogen. Garrisonlinie für diesen Verkehr aufgegeben worden.

Hierdurch wird Entfernung und Fahrzeit abgekürzt, dergestalt, dass die Union Pacific Bahn von den östlichen Hauptcentren des Personenverkehrs nun die kürzesten Linien nach Portland besitzt, wie folgende Zusammenstellung zeigt:

von Omaha über Granger (Wyoming)-Hungtingdon (Oregon) nach Portland (neue Linie) . . .	1 820	Miles
gegen die Strecke der Northern Pacific von	1 912	„
„ Kansas City nach Portland via Union Pacific	2 049	„
via Northern Pacific	2 475	„
„ Chicago nach Portland via Union Pacific . . .	2 310	„
via Northern Pacific	2 311	„
„ St. Louis „ „ via Union Pacific . .	2 223	„
via Northern Pacific	2 489	„

Zugberaubung.

Auf der Little Rock & Forth Smith Bahn wurde in der Nacht vom 5.—6. Dezember in der Nähe von Little Rock (Ark.) ein Personenzug durch 5 Räuber angehalten, denen es gelang, sich mit den Expresskassen, dem Gelde und den Werthsachen der Passagiere aus dem Staube zu machen. Am nächsten Morgen begann frühzeitig die Verfolgung unter Zuhülfenahme von Bluthunden und fünf der That verdächtige Individuen wurden eingebracht. Staat und Eisenbahngesellschaft haben jeder 10 000 D. Belohnung für die Gefangennehmung der Räuber ausgesetzt.

Eigenthümliche Unfälle.

Am 5. Dezember v. J. fand in dem hintern Ende eines Personenwagens in einem gemischten Zuge der Kingston & Pem-

broke Bahn, als derselbe in der Nähe von Verona, Ont., mit einer Geschwindigkeit von ca. 50 km pro Stunde in voller Fahrt war, eine Explosion nahe beim Ofen statt. Man glaubte zuerst, der Ofen sei umgefallen, aber gleich darauf wurde der Wagen von einer hellen Flamme erleuchtet und mit einem erstickenden Gas erfüllt, wodurch die erschreckten Passagiere zu einer schleunigen Flucht nach der Plattform und den Treppen veranlasst wurden. Diese Stellen waren bald überfüllt und ein Theil der Passagiere war nicht im Stande, aus dem Wagen herauszukommen. Die sofort auf beiden Seiten angezogenen Zugleinen zerrissen, ohne ein Signal hervorzubringen. Die Passagiere waren kaum noch vom Herunterspringen zurück zu halten. Inzwischen lief Jemand durch den Gepäckwagen nach vorn, schrie über die Kohlenwagen hinweg dem Lokomotivführer zu, welcher bald darauf den Zug zum Stehen brachte. Reisende und Zugpersonal löschten das Feuer durch aus den daneben befindlichen Pfützen entnommenes Wasser. Der Unfall war verursacht durch ein von einem Reisenden in der Nähe des Ofens niedergelegtes Collo, welches muthmasslich eine grosse Flasche von Phosphorsäure enthielt. Angeblich war demselben der Inhalt unbekannt. Glücklicherweise lag das Packet am hintern Ende des Wagens. Hätte es nach vorn gelegen, so würde den Passagieren nichts übrig geblieben sein, als herunter zu springen und Tödtungen und Beschädigungen würden entstanden sein. So aber beschränkte sich der Schaden darauf, dass mehrere Passagiere schwer zu leiden hatten von der Einathmung des Gases und der Inhalt des Wagens theilweise Beschädigungen erlitt.

An einem Bassinwagen ging auf der Caledonianbahn während der Fahrt ein zum Entleeren des Bassins bestimmter kupferner Hahn verloren. Dadurch entstand eine so grosse Lekkage, dass die Schienen auf beinahe 30 m Länge ca. 3" hoch mit Oel überfluthet wurden; das ganze Bassin, da ein Zustopfen des Loches nicht gelang, entleerte sich und der Inhalt floss vom Bahnkörper herunter durch eine im benachbarten Felde befindliche Drainirung in den Allan-Fluss, ein Lieblingsgewässer für Angler. Auf eine lange Strecke hin wurden dadurch alle darin befindlichen Fische, aber auch Wasserratten, Igel etc. getödtet.

(„Railr. Gaz.")

Juristisches.

v. O. **Inwiefern ist eine Anrechnung des von einer der im § 4 des Reichs-Haftpflichtgesetzes genannten Kassen Geleisteten auf die Entschädigung statthaft?** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Auslegung, welche der Berufungsrichter dem § 4 des Reichsgesetzes vom 7. Juni 1871 giebt, kann nicht für richtig erachtet werden. Die Leistung, welche der Verletzte aus einer der im § 4 bezeichneten Kassen erhält, soll nach der Bestimmung dieses Paragraphen auf die von dem Haftpflichtigen zu gewährende Entschädigung dann eingerechnet werden, wenn die Mitleistung des letzteren an Prämien oder Beiträgen nicht unter einem Drittel der Gesammtleistung beträgt. Hiermit ist unzweideutig ausgesprochen, dass eine Einrechnung nur unter dieser letzteren Voraussetzung stattfinden soll und es folgt hieraus, dass bei Ermangelung dieser Voraussetzung eine Einrechnung überhaupt nicht stattfindet. Dass, wie der Berufungsrichter annimmt, der § 4 a. a. O. in den Verhandlungen des Reichstages, aus dessen Initiative derselbe hervorgegangen, in einem anderen als diesem aus seinem Wortlaute sich ergebenden Sinne verstanden worden wäre, kann nicht anerkannt werden. Zweck der Aufnahme des § 4 in das Gesetz war die Hebung und Beförderung gemeinschaftlicher Versicherungskassen. Es wurde bei der Berathung im Reichstage angenommen, dass Versicherungen insoweit, als sie auf eigenen Leistungen des Verletzten beruhen, ein erworbenes Vermögensobjekt des Verletzten bilden, welches neben dem im Gesetze begründeten Anspruch auf Schadenersatz bestehe und daher an sich in diesen Schadenersatz nicht einzurechnen wäre. Ob diese Rechtsanschauung gerechtfertigt sei, kann dahingestellt bleiben. Jedenfalls kann aber nicht wohl angenommen werden, dass der Gesetzgeber zur Erreichung jenes Zwecks lediglich zum Nachtheile des Verletzten habe bestimmen wollen, dass, wenn der Betriebsunternehmer ein Drittel zu einer der fraglichen Kassen beitrage, die ganze Leistung dieser Kasse, also auch soweit sie an sich als ein selbsterworbenes Vermögensobjekt des Verletzten zu betrachten wäre, auf die Entschädigung einzurechnen sei, vielmehr kann gerade darin, dass jene Rechtsanschauung in den Verhandlungen des Reichstages zum Ausdrucke gekommen ist, nur eine Bestätigung dafür gefunden werden, dass der Gesetzgeber einen Durchschnittsmittelweg einschlagen und jede Einrechnung von der fraglichen Voraussetzung abhängig machen wollte. — Da nun die Anwendbarkeit des § 4 a. a. O. auf die in Rede stehende Kasse nicht streitig und da festgestellt ist, dass die Mitleistung der Beklagten weniger als ein Drittel der Gesammtleistung beträgt, so musste das angefochtene Urtheil, soweit es bestimmt, dass eine Einrechnung der Leistung der Kasse auf die dem Kläger gebührende Entschädigung stattfinde, aufgehoben werden". (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 22. Januar 1884 in S. Rhein. Eisenbahn wider B.; Entscheid. Bd. XI S. 22 f.)

§ 48 Abth. 1 des Deutschen Betriebsreglements. Wir theilten im Jahrgang 1883 S. 1003 unserer Zeitung ein interessantes Erkenntniss des Reichsgerichts vom 6. Juli 1883 mit, wonach die im § 48 des betr. Reglements vorgesehene Konventionalstrafe nicht nach dem Gewichte des ganzen Kollo, sondern lediglich nach dem Gewichte der verbotswidrig versendeten Gegenstände zu berechnen ist. Die Redaktion des „Archivs für Eisenbahnwesen" macht in dessen Schlussheft von 1884 (S. 482 Anm.) bei Wiedergabe der in jenem Erkenntnisse ausgesprochenen Rechtsgrundsätze darauf aufmerksam, dass durch Beschluss des Bundesraths (abgedruckt im „Eisenbahnverordn.-Blatt" 1880 S. 314 fg.) augenscheinlich, um einer solchen Auslegung für die Zukunft vorzubeugen, die Fassung der cit. Bestimmung vom 1. August 1880 ab dahin geändert worden, dass die Strafe zu erlegen ist „für jedes Kilogramm des Bruttogewichts solcher Versandstücke."

Auf Grund dieser letzteren Fassung würde voraussichtlich die Entscheidung des Reichsgerichts anders ausgefallen sein.

Literatur.

Archiv für Eisenbahnwesen, herrausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, Berlin, C. Heymanns Verlag. Vom Jahrgang 1885 dieser gediegenen Zeitschrift ist soeben Heft 1 erschienen. — Inhalt: Nordamerikanische Eisenbahnverhältnisse: Güterbeförderung und Tarife der Eisenbahnen der Vereinigten Staaten. Von Dr. v. d. Leyen, Geh. Ober-Regierungsrath. — Der privatrechtliche Charakter der Enteignung nach dem Preussischen Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874. Von Gleim, Geh. Ober-Regierungsrath. — Die Eisenbahnen der Erde. — Notizen: Ein Beitrag zur Geschichte der Russischen Eisenbahnen. — Statistisches von den Deutschen Eisenbahnen. — Die Oldenburgischen Eisenbahnen. — Statistik der Eisenbahnen der Schweiz. — Die Eisenbahnen in den Niederlanden in den Jahren 1882 und 1883. — Betriebseinnahmen der Französischen Hauptbahnen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. Rechtsprechung: Strassenrecht (Erk. des Ober-Verwaltungsgerichts vom 15. Oktober 1884). — Rechtsgrundsätze aus den Entscheidungen des Kammergerichts in Sachen der nichtstreitigen Gerichtsbarkeit. — Gesetzgebung: Belgien (Vicinalbahngesetz vom 28. Mai 1884). — Russland. — Bücherschau: Besprechungen (Album de statistique graphique de 1883. — B. Simon und P. N. Friederici, Materialienkunde etc. — Uebersicht der neuesten Hauptwerke über Eisenbahnwesen und aus verwandten Gebieten. — Zeitschriften: Uebersicht der in denselben abgedruckten Aufsätze.

Verschiedenes.

Transport der Kleinen Müggelberge nach Berlin.

Die sogenannten Kleinen Müggelberge bei Friedrichshagen werden, wie die „Nordd. Allg. Z." schreibt, innerhalb der nächsten Jahre nach Berlin transportirt werden; allerdings nicht, um daselbst Aufstellung zu finden, sondern um als Zusatz zum Mörtel zu dienen. Ein Unternehmer hat diese recht bedeutenden Hügel für die Summe von 8 000 *M.* der Stadtgemeinde Köpenick abgekauft und lässt mit Eintritt der milden Witterung von den Bergen aus nach der Dahme hin eine Drahtseilbahn bauen. Auf einem 5 m hohen Gerüst werden rechts und links je eine Schiene gelegt und auf diesen sollen die Wagen vermittelst einer Rolle gewissermassen hängen. Eine Dampfmaschine bewegt das Drahtseil, welches die Wagen zieht. Am Ufer entleeren die Wagen sich von selbst und auch die Füllung der Wagen wird, so weit es angeht, eine selbstthätige sein. Der Käufer dürfte kein schlechtes Geschäft machen, denn das Innere der Berge besteht aus Lehm und Thon. In grösserer Tiefe dürften auch Braunkohlen liegen, allein es darf die Abfuhr nur bis auf das Planum der angrenzenden Waldparzellen bewirkt werden.

Elektrische Beleuchtung des Rangirbahnhofes Mailand.

Auf dem neuen, von der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen an der Porta Sempione in Mailand erbauten Rangirbahnhof, auf welchem das Rangiren mittelst Ablaufgleisen bewirkt wird, muss auch die Nachtzeit zur Ausführung von Rangiroperationen verwendet werden. Die ursprünglich versuchte Beleuchtung durch Petroleumlaternen zeigte sich ungenügend und ebenso erwies sich auch eine Beleuchtung durch elektrisches Licht in gewöhnlicher Weise wegen der dabei erforderlichen Säulen unzweckmässig, so dass man jetzt elektrisches Licht in Verbindung mit Reflektoren angewendet hat. Drei mit Reflektoren versehene elektrische Leuchtvorrichtungen sollen einen Raum von 40 000 qm genügend hell erleuchten, so dass alle Rangirarbeiten sicher ausgeführt werden können. Zur Erzeugung der Elektricität wird eine Zwillingsmaschine von 35 Pferdestärken verwendet, die Kessel sind gewöhnliche Lokomotivkessel. Die 7 dynamo-elektrischen Maschinen sind von Siemens & Halske in Berlin geliefert.

Das Berliner Adressbuch,
welches mit dem Beginn jedes neuen Jahres erscheint, bildet einen werthvollen und interessanten Gradmesser für das riesige Anwachsen der Reichshauptstadt. Keine andere Hauptstadt kann sich eines so vortrefflicher, mustergiltig angelegten Nachschlagebuches rühmen, das von gleichem Werth ist für den hier Wohnenden wie für den Fremden, der die Hauptstadt besucht, unentbehrlich für den Geschäftsmann und ein treuer Freund und Berather aller derer, die irgend welche Beziehung zu Berlin pflegen und das umfangreiche Werk zu gebauchen verstehen, welches eine Fülle von statistischem Material aller Art in der besten Auswahl darbietet. Die Ausgabe für 1885 umfasst 2 400 Seiten in 2 Bänden. Sie enthält das Verzeichniss der bei der Stadt-Fernsprecheinrichtung in Berlin Betheiligten, dann das Verzeichniss sämmtlicher Einwohner, welche eigene Wohnung haben, nach dem Alphabet und das Verzeichniss sämmtlicher Häuser Berlins mit Angabe der Eigenthümer und direkten Miether. Ausserdem aber enthält das Berliner Adressbuch ein Einwohnerverzeichniss, nach den Beschäftigungen und Gewerben geordnet, sowie die Aufzählung der hier wohnhaften Reichs-, Staats-, Provinzial- und städtischen Behörden, sowie der Institute, Vereine, Gesellschaften, Zeitungen und Zeitschriften. Eine Anweisung für den Verkehr des Publikums mit der Post, den Telegraphen- und den Fernsprechämtern, sowie ein Abriss der Statistik und Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt macht den Beschluss des Hauptwerkes, dem als Anhang die Adresskalender der Nachbarorte Charlottenburg, Schöneberg, Boxhagen-Rummelsburg, Stralau, Treptow, Friedenau, Friedrichsberg, Lichtenberg und Wilhelmsberg, Gross-Lichterfelde, Pankow, Plötzensee, Rixdorf, Tempelhof und Wilmersdorf beigegeben sind. Die Statistik macht u. A. folgende Angaben: Berlin zählte 1709 56 600 Einwohner, beim Regierungsantritt Friedrich des Grossen 81 100 (darunter 12 000 Militärs), beim Tode desselben 146 000 (darunter 31 000 Militärs), beim Tode Friedrich Wilhelm II. 170 000 (darunter 26 900 Militärs), dicht vor der Schlacht bei Jena 182 000 (25 000 Militärs), 1810 blos 162 900 (9 900 Militärs), dagegen nach Beendigung der Freiheitskriege (1816) schon wieder 197 700 (15 000 Militärs); erst 1819 erreicht die Stadt die Ziffer von 201 000 (16 000 Militärs); die Einwohnerzahl steigt nun sehr langsam und erreicht erst kurz vor dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelm IV. die Zahl 300 000. Im Jahre 1840 zählt sie 328 000 (18 700 Militärs); bis 1858, dem Regierungsantritt unseres jetzigen Kaisers, steigt die Bevölkerung auf 488 000 (19 600 Militärs). Von da an beginnt der Aufschwung zur Gross- und Weltstadt, zunächst in dem riesigen Anwachsen der Einwohner und der Grösse des Weichbildes. Berlin zählt schon 1864: 633 000 (23 000 M.), 1867: 702 000 (21 900 M.), 1871: 826 000 (21 900 M.), 1875: 966 000 (das Militär bleibt von nun an in fast unveränderter Stärke), 1880: 1 122 000, 1881: 1 156 000, 1882: 1 192 000, 1883: 1 226 000. Mit Abschluss des Jahres 1884 dürfte die Einwohnerzahl das dreizehnte Hunderttausend nahezu voll gemacht haben. Die Geburten betrugen 1883 45 938, die Eheschliessungen 12 252, die Todesfälle 35 056; als zugezogen wurden gemeldet 135 800, als fortgezogen 99 500; die Zahl der Droschken 1. Klasse betrug 1 630, 2. Klasse 2 662, die der Thorwagen 350, der Omnibus 135, der Pferdeeisenbahnwagen 623, die Länge der Pferdebahnlinien 190 500 m, die Zahl der Dampfschiffe 13. Befördert wurden 1883 durch Pferdebahnen 70¼ Millionen, durch die Stadt- und Ringbahn 12 428 500 und durch Omnibus 14 900 000 Menschen. Amtliche Zeitungen und Zeitschriften erscheinen in Berlin 42, politische 74, für Kunst und Wissenschaft 157, für Handel, Gewerbe und Landwirthschaft 174, religiösen Inhalts 23, verschiedenen Inhalts 75.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Am 15. d. Mts. wird — nach einer Mittheilung der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Station „Rzikowitz“ auch für den Verkehr von Stück- (Einzeln-) Gütern eröffnet.

Von der Aufnahme und Abgabe in Rzikowitz sind alle Arten explodirbarer Artikel ausgeschlossen.

Berlin, den 12. Januar 1885. (81)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Güterverkehr.

Die im Gütertarife für den Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr vom 1. Januar 1885 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Gera, Weida, Elsterwerda, Dresden und Görlitz der Preussischen Staatsbahnen kommen auch im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** für die gleichnamigen Sächsischen Stationen zur Anwendung, insoweit dieselben billiger sind, als die jetzt bestehenden Sätze, und insoweit die direkte Expedition überhaupt zulässig ist. Näheres ist bei den genannten Güter-Expeditionen zu erfahren. (82)

Dresden, am 10. Januar 1885.
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Februar d. J. tritt zu Theil II Heft 2 des **Sächsisch-Ungarischen Verbands-Tarifs** der Nachtrag I in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Getreide nach Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz etc. enthält. Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 10. Januar 1885. (83)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Verbands-Güterverkehr zwischen Lübeck-Büchener etc. und Berlin-Hamburger etc. Stationen. Mit dem 15. d. Mts. tritt zum Tarif für den obengenannten Verbandsverkehr der Nachtrag X in Kraft. Derselbe enthält u. A. direkte Frachtsätze zwischen Lübeck und Stationen der am 15 d. Mts. zur Eröffnung kommenden Mecklenburgischen Südbahn.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen zu haben.

Lübeck, den 12. Januar 1885. (84)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

An Stelle der im Staatsbahn-Verkehr **Hannover-Berlin** bis ultimo Dezember d. J. bestandenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 10 für Eisen und Stahl etc. von Bielefeld, Brackwede, Gesecke, Lippstadt, Osnabrück, Paderborn und Soest nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen, sowie nach verschiedenen Berlin-Stettiner und Berliner Nordbahnstationen sind mit 1. Januar d. J. neue Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten.

Ausserdem kommen in den Staatsbahn-Verkehren Hannover und Oldenburg-Berlin Berichtigungen mehrerer Entfernungen und Frachtsätze im Verkehr mit Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen etc. zur Durchführung; soweit hierdurch Erhöhungen eintreten, finden dieselben erst vom 1. März d. J. ab Anwendung.

Nähere Auskunft über die Höhe der neuen Sätze ertheilen die betheiligten Stationen sowie das Auskunftsbureau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 8. Januar 1885. (85)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Januar cr. ist Nachtrag II zum rubr. Verkehr in Kraft getreten. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags I. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst Exemplare des Nachtrages zu haben sind.

Erfurt, den 7. Januar 1885. (86)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. Januar 1885 wird zu dem **Local-Gütertarif** für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld vom 1. April 1883 der Nachtrag VII und zu dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen vom 1. April 1883 der Nachtrag VI eingeführt.

Der Nachtrag zu dem Local-Gütertarif enthält Abänderungen des Kilometerzeigers, die Aufhebung des Ausnahmetarifs D für die Beförderung von Kalksteinen zum 31. Dezember 1885, sowie die Aufhebung verschiedener Frachtsätze des Ausnahmetarifs H für die Beförderung von Eisenerz u. s. w. Der Nachtrag zum Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen enthält anderweite, theilweise höhere Frachtsätze für die Stationen Buer und Gladbeck, sowie Abänderungen von Frachtsätzen für verschiedene Stationen und Zechen. Soweit durch die Nachträge Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. März d. J. in Kraft.

Elberfeld, den 6. Januar 1885. (87)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Preussisch-Thüringischer Verband. Am 25. Februar 1885 werden die im Tarif vom 1. August 1878 für den Verkehr mit Station Loetzen der Ostpreussischen Südbahn bestehenden direkten Frachtsätze aufgehoben.

Erfurt, den 7. Januar 1885. (88)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Februar cr. treten die Nachträge II zu den Gütertarif-Heften I und II in Kraft.

Dieselben enthalten:

Tarifkilometer für die neu einbezogenen Stationen Esperstedt, Kuckenburg, Stedten und Mainz (Staatsbahnhof) des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. sowie für die Station Eisenberg der Eisenberg-Crossener Eisenbahn, abgeänderte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Erfurt bezw. Frankfurt a/M., Aenderungen und Ergänzungen zum Titelblatt und Vorwort, zu den Vorbemerkungen

zum Kilometerzeiger, zu den Stationstariftabellen und den Ausnahmetarifen, sowie Aenderungen von Stationsnamen, Aufhebung von Frachtsätzen für Gemünden-Arnstadt, Plaue, Elgersburg, Ilmenau sowie für Wolkramshausen im Verkehr mit den südlichen Stationen der Werrabahn und Berichtigungen.

Durch letztere werden einzelne unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt, welche indess erst mit dem 15. März cr. in Kraft treten.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Nachträge unentgeltlich zu haben sind.

Erfurt, den 7. Januar 1885. (89)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Bezug auf unsere Publikation vom 30. Dezember 1884, betreffend die Verlängerung des Korschener Transittarifs für Flachs-, Hanf-, Heede- und Wergtransporte bis zum 12. Januar 1885 n. St. machen wir bekannt, dass mit dem 13. Januar 1885 n. St. der von uns unterm 17. November 1884 veröffentlichte I. Nachtrag zum Theil I des **Deutsch-Mittelrussischen Verbandtarifs** mit der Abänderung in Kraft tritt, dass die auf Seite 10 des qu. Nachtrages unter II enthaltenen Frachterleichterungen für Flachs-, Flachsheede und Werg im Verkehr der Stationen Smolensk und Minsk der Moskau-Brester Bahn für die Zeit vom 13. April bis incl. 12. November n. St. jedes Jahres in Wegfall kommen. Ferner werden vom 1. März 1885 n. St. ab die Markfrachtsätze ab Schnittpunkt östlich in der Tariftabelle I des qu. Nachtrages I für Sendungen à 610 Pud = 10 000 kg um je 0,02 ℳ pro 100 kg erhöht.

Bromberg, den 6. Januar 1885. (90J)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich als geschäftsführende Verwaltung.

Hessische Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft. Mit unserer Bekanntmachung vom 31. Dezember v. J. haben wir das Publikum unter Garantie des seitherigen Frachtbetrages ohne Erhöhung ersucht, im sogenannten Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verkehr sich unserer Transitlinien nach wie vor durch Vorschrift via Hessische Ludwigsbahn im Frachtbriefe zu bedienen.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M. hat daraus Veranlassung genommen, unterm 4. d. M. bekannt zu geben, dass solche Vorschrift Umkartirung und Vertheuerung herbeiführe, die Anwendung der bisherigen direkten Tarifsätze aber, soweit es sich um den Verkehr mit Preussischem Gebiete handelt, gesetzlich unzulässig sei.

Auch bemerkt die Königliche Eisenbahndirektion, die Umkartirung dürfte bei uns nicht ohne Aufenthalt erfolgen, während die Staatsbahn Fürsorge getroffen habe, dass durch die von der Staatsbahn benutzten, theilweise längern Transportrouten eine Verlängerung der Transportdauer nicht herbeigeführt werde.

Wir beschränken uns darauf, unser Ersuchen vom 31. Dezember an das Publikum, unsere Bahn im Frachtbriefe vorzuschreiben, zu wiederholen und dafür zur Vermeidung von Zweifeln noch beizufügen, dass

1. wir die Fracht in seitherigem Betrage ohne Erhöhung garantiren, dass sonach für eine erwähnte Umkartirung auf unserer Bahn das Publikum keine Belastung zu tragen hat,
2. kein Recht besteht, dem Publikum die Benutzung unserer Bahn zu verschliessen und dass ebensowenig unsere Anordnung, dem Publikum die Benutzung unserer Bahn zu seitherigen Frachten ohne Erhöhung zu ermöglichen, in Preussen oder einem andern Deutschen Lande gesetzlich unzulässig ist,
3. wir ebenfalls Fürsorge getroffen haben, die unsere Bahn benutzenden Transporte rasch zu befördern und dass wir uns dazu vollständig in der Lage befinden.

Mainz, den 8. Januar 1885. (91)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direktion.

Am 15. d. M. tritt für **Erze** in vollen Wagenladungen von 10 000 kg von Bazias nach Muldenhütten ein Frachtsatz von 3,52 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, den 10. Januar 1885. (92)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit treten für Petroleum und Naphta in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen die nachstehenden Ausnahmefrachtsätze in Kraft:

ab Mannheim nach Donaueschingen 1,13 ℳ
„ Ludwigshafen nach Donaueschingen . . . . 1,19 „
pro 100 kg.

Karlsruhe, den 10. Januar 1885. (93)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Für den Transport von Getreide zwischen Basel, Bad Bahnhof, und Station Enge der Schweizerischen Nordostbahn ist ein direkter Frachtsatz von 86 Cts. pro 100 kg in Kraft getreten.

Karlsruhe, den 9. Januar 1885. (94)
Generaldirektion der Gr. Staatseisenbahnen.

Die Nachträge VII, V und IV zu den Heften No. 1, 3 und 4 des **Hannover-Bayerischen Verbands-Gütertarifs** vom 1. Mai resp. 11. Oktober 1883 kommen mit dem 15. Januar k. J. zur Einführung. Dieselben enthalten Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs, sowie der bezüglichen Nachträge, ferner Ausnahme-Tarifsätze für sämmtliche Artikel des Specialtarifs III im Verkehr der Stationen Harbatzhofen, Hergatz, Lindau, Oberstaufen, Röthenbach b. L., Schlachters, und Bestimmung über Aufhebung der direkten Expedition von und nach Hamburg (B. H.). Insofern in den Tarifnachträgen nicht andere Termine bezeichnet sind, treten dieselben mit dem 15. Januar k. J. in Kraft, es behalten jedoch die seitherigen Taxen noch bis zum Schlusse des Monats Februar 1885 Gültigkeit, soweit Frachterhöhungen eintreten.

Durch Vermittelung der Güterexpeditionen der Verbandsstationen sind die fraglichen Tarifnachträge käuflich zu beziehen, auch ertheilen diese Dienststellen auf Befragen Auskunft.

Hannover, den 24. Dezember 1884. (95)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Neuer Oesterreichischer Grenzstations-Tarif. Der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Oesterreichischen Grenzstationen vom 15. September 1882 hat eine Umarbeitung erfahren.

Der neue Tarif, durch welchen der alte aufgehoben wird, tritt mit 1. Februar l. J. in Kraft, und sind Exemplare bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrs-Direktion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (96RM)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. Februar l. J treten folgende Tarifnachträge in Kraft.

1. Nachtrag XII zum Lokaltarif Theil II Heft 3, enthaltend Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Götzendorf Lokalbahn und den Stationen Bruck a/L., Grammat-Neusiedl, Schwechat-Klederling und Wien Staatsbahnhof.

2. Nachtrag VI zum Lokaltarif Theil II Heft 4, enthaltend Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen Götzendorf Lokalbahn und den übrigen Stationen der Linie Wien-Bruck a/L.

3. Nachtrag XVII zu den Kohlen-Specialtarifen vom 10. März 1877, enthaltend Aufhebung der Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen der K. Ungar. Staatsbahnen von Parndorf bis inclusive Neu-Szöny.

Exemplare sind bei der Verkehrs-Direktion in Wien, 1 Pestalozzigasse 8, zu haben. (97RM)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Bretter und Kantholz treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte" unter den in demselben angeführten Bedingungen folgende Frachtsätze im Reklamationswege in Kraft:

Von Dzieditz nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz 1,28 ℳ pro 100 kg excl. Schleppbahngebühr von 5 ₰ pro 100 kg bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und von 9,5 ₰ bei Aussig-Landungsplatz — und von Dzieditz nach Dresden-Elbkai 1,50 ℳ pro 100 kg, für Wagenladungen von 10 000 kg.

Wien, am 10. Januar 1885. (98)

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Februar 1885 tritt an Stelle des bisherig giltigen gleichartigen Kohlentarifes vom 15. Januar 1884 ein neuer, theilweise ermässigter Ausnahmetarif für min. Kohlen, Coaks und Briquets, im Verkehre von

„Ostrau u. Hruschau"
der Kais. Ferd.-Nordbahn,
ferner
„Dombrau u. Karwin"
der Kaschau-Oderberger Eis.

nach den vom Staate betriebenen Privatlinien „Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau" in Wirksamkeit.

Exemplare können durch die betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, am 3. Januar 1885. (99)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 15. Januar 1885 tritt der Nachtrag IV zum Ausnahmetarif vom 1. Februar 1882 für Zucker aller Art von Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands- und der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn nach Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aufnahme der Stationen Brodeck der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Chirlitz-Turas der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn und der Stationen Diószegh, Nagy-Szombat und Segen-Gottes der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft.

II. Frachtsätze bei Aufgabe von oder Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief für den Verkehr von Stationen der a. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und der K. K. priv. Mährisch-Schlesischen Nordbahn, sowie der Stationen Brünn, Segen-Gottes, Kanitz-Eibenschütz, Kromau, Mislitz, Grussbach-Schönau der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft nach den Stationen Bruck a. d. M., Cilli, Graz, Laibach, Marburg, Spielfeld der K. K. priv. Südbahn-

Gesellschaft, unter Aufhebung der im Tarife und in den Nachträgen I und III für gleiche Relationen und Gewichtsquantitäten bestehenden Frachtsätze.

Exemplare des Tarifnachtrages können im Wege der Verbandstationen oder direkt bei den Verwaltungen der obbezeichneten Bahnen unentgeltlich bezogen werden.

Wien, am 31. Dezember 1884. (100)
Die Generaldirektion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. Januar 1885 ab verkehren in den Nacht-Courierzügen der Strecke Berlin-Kreiensen-Aachen und umgekehrt besondere Personenwagen, in welchen Coupés I. Klasse mit Schlafeinrichtungen vorhanden sind.

Die Bedingungen, unter welchen diese Coupés benutzt werden können, sind aus den auf den Aufenthaltsstationen aushängenden Bekanntmachungen zu ersehen.

Elberfeld, den 5. Januar 1885. (101)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

IV. Submissionen.

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Lieferung von etwa 2 200 cbm Brettersäumlinge zum Anheizen der Lokomotiven soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote mit der Aufschrift „Submission für Säumlinge" sind bis zum 2. Februar d. J., Abends 6 Uhr, an die unterzeichnete Königl. Generaldirektion einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 3. Februar, früh 10 Uhr, statt. Die Anbieter sind bis zum 16. Februar d. J. an ihre Gebote gebunden; wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 7. Januar 1885. (102)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Lieferung von 4 Stück Normal-Tender-Lokomotiven mit 3 gekuppelten Achsen soll vergeben werden.

Bedingungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 2 *M.* pro Exemplar von uns bezogen werden.

Versiegelte und mit Aufschrift versehene Offerten sind bis zu dem am
26. Januar cr., Vormittags 11 Uhr, hierselbst anstehenden Submissions-Termine portofrei einzureichen.

Altona, den 7. Januar 1885. (103)
Maschinentechnisches Büreau.

Verdingung auf Lieferung von
1. 100 bedeckten Güterwagen,
2. 100 offenen „
3. 400 Stück Normal-Wagenachsen

Donnerstag, den 22. Januar 1885 im maschinentechnischen Büreau hierselbst, Königgrätzerstrasse 132; Bedingungen und Zeichnungen können während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3 *M.* ad 1 und 2 und von 1,50 *M.* ad 3 bezogen werden.

Berlin, den 5. Januar 1885. (104)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Die im Bereiche des unterzeichneten Betriebsamtes angesammelten, auf dem Bahnhofe Pasewalk lagernden alten Oberbau- und Baumaterialien, als:

Schienen, Laschen, Herzstücke, Guss-, Schmelz- und Schmiedeeisen, Messing, Eisendraht, Blei, Zink- und Eisenblech, sowie diverse andere Materialien

sollen im Wege der Versteigerung verkauft werden.

Versiegelte Offerten mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Materialien" sind bis zum Termine am Montag, den 19. Januar cr. Vormittags 11 Uhr portofrei an uns einzureichen, zu welcher Zeit die Eröffnung der eingegangenen Offerten in Gegenwart der etwa erschienenen Bieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf kommenden Materialien liegen in unserem Bureau hier in den Dienststunden, ferner im Bureau des Berliner Baumarkts und in der Börsen-Registratur in Berlin zur unentgeltlichen Einsichtnahme aus, auch können dieselben nebst dem vorgeschriebenen Offertenformular gegen portofreie Einsendung von 50 *₰* von unserm Bureau-Vorstand hierselbst — Lindenstrasse No. 19 parterre — bezogen werden.

Stettin, den 4. Januar 1885. (105)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
Stettin-Stralsund.

VI. Stellen-Vakanzen.

In unserem technischen Bureau ist für das Wagenwesen die Stelle eines Maschinen-Ingenieurs und die eines Ingenieur-Assistenten zu besetzen. Nur solche Bewerber können Berücksichtigung finden, welche mit Erfolg ein Staatsexamen im Maschinen-Ingenieurfach bestanden haben. Nähere Bedingungen werden auf portofreie Anfragen diesseits abgegeben.

Chemnitz, den 8. Januar 1885. (106 JC)
Maschinen-Hauptverwaltung
der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.
Bergh.

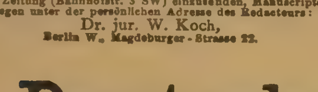
Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 5. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.


Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Januar 1885.

Zur Entstehung und Entwicklung des Italienischen Eisenbahnnetzes.

Die Neuregelung der Betriebsverhältnisse der Italienischen Eisenbahnen, wie solche durch den von der Regierung dem Italienischen Abgeordnetenhause vorgelegten und voraussichtlich im laufenden Monat zur Schlussberathung und Beschlussfassung kommenden Gesetzentwurf angestrebt wird, veranlasst uns, nachstehend einen Rückblick auf die Entstehung und Entwicklung des bestehenden Italienischen Bahnnetzes zu geben.*)

Italien ist in Folge der Verwicklung seiner früheren politischen Verhältnisse spät dazu gekommen, sein Eisenbahnnetz auszubauen, und steht daher hinsichtlich der Ausdehnung desselben gegen andere Länder zurück. Dafür kamen die Erfahrungen dieser Länder den Neubauten zu gute. Vor Allem aber konnte der Ausbau des Eisenbahnnetzes um so planmässiger erfolgen, als das Eisenbahnwesen — aus den beregten Umständen — im Verhältniss zu seiner Entwicklung früher als in anderen Ländern in einheitliche Leitung genommen ist.

Der Schaffung eines einigermassen vollständigen Eisenbahnnetzes stellten sich in Italien ausserordentliche Terrainschwierigkeiten entgegen. Die Apenninen spalten die Halbinsel in zwei lange Streifen. Jede Bahn, die das eine Meer mit dem anderen verbindet, hat meist auf kurzem Wege den schroffen Abhang jenes Gebirgzuges zu erklimmen und oft ebenso steil nach der anderen Seite hinabzusteigen. Steigungen und Entwicklungskurven, wie man sie sonst nur bei Alpenbahnen zu sehen gewohnt ist, sind daher hier an der Tagesordnung; der wilde zerrissene Charakter der Apenninen und die reissenden, vielfach gewundenen Gebirgsbäche erfordern die Anordnung von Tunneln, Viadukten, Bachverlegungen, Befestigungsbauten, Stützmauern in einer Aufeinanderfolge und in Grössenverhältnissen, die gleichfalls wohl nur in den Alpen wiederzufinden sind. Es möge hier genügen, die älteste und bekannteste Bahn dieser Art, Bologna-Pistoja, zu nennen. In anderen Strecken, z. B. in der Gegend von Neapel, erscheinen freilich die Apenninen als anmuthig gewelltes Hügelland, von dem man auf den ersten Blick nichts Arges vermuthen sollte. Und doch liegen hier versteckt die grössten, weil unberechenbaren Schwierigkeiten. Die Thonformation macht den Boden überall zu Rutschungen geneigt, die sowohl beim Bau als während des Betriebes umfangreiche Ausführungen nöthig machen. Namentlich stark treten diese Rutschungen auch in Sicilien auf, das fast durch und durch gebirgig und schon deshalb der Anlage von Bahnen wenig günstig ist. Den Bahnen, welche längs der Küste ziehen, legt die Bodengestaltung im Allgemeinen weniger Hindernisse in den Weg. Dort jedoch, wo das Gebirge hart an die Küste vortritt, wie z. B. zwischen Genua und Spezia oder an der Nordküste Siciliens, kommt die Anlage von Bahnen an Schwierigkeit der im Hochgebirge der Apenninen wohl mindestens gleich. Im Süden, in Calabrien und Sicilien, tritt gerade bei den Küstenbahnen ein gefährlicher Feind auf, die Fiumaren. Es sind dies Gebirgsflüsse von kurzem Lauf, aber bis zu 1 km und mehr breit, deren Bett für gewöhnlich trocken liegt. Nach starken Regengüssen aber wälzen sie ungeheure Wasser- und Geschiebemassen hinab und reissen nicht selten die grossen Viadukte mit fort, die man genöthigt war, zu ihrer Ueberbrückung zu erbauen. Den Bahnen erwachsen ferner, namentlich in Unteritalien und Sicilien, aus der dort herrschenden Fieberkrankheit erhebliche Nachtheile. Die Bahnlinie folgt naturgemäss, soweit dies thunlich, den Ebenen und Flussthälern. Die Ortschaften dagegen befinden sich auf den Höhen, weil in den Thälern die Malaria herrscht. So liegen die Stationen oft viele Kilometer weit von den gleichnamigen Orten, wodurch einerseits die Benutzung der Bahn seitens der Bevölkerung, andererseits ihr Bau und Betrieb erschwert werden. Um der Krankheit unter den Bahnbeamten selbst möglichst zu steuern, werden längs den Bahnen, namentlich an den Stationen und Bahnwärterhäusern, ausgedehnte Eukalyptuspflanzungen angelegt. Als ein Haupterschwerniss für den Bahnbetrieb mag schliesslich noch der Wassermangel in Unteritalien und Sicilien erwähnt werden. Oft ist man gezwungen, auf freiem Felde, wo sich gerade eine kleine Quelle findet, eine Wasserstation anzulegen. An anderen Orten werden bedeutende Wassertransporte in regelmässig verkehrenden Zügen erforderlich.

Wenn nun in einem Lande, wo dem Bau und Betrieb der Bahnen sich derartige Schwierigkeiten entgegenstellen, überdies in Folge der geringen Industrie und der leichten Zugänglichkeit der meisten bedeutenden Orte auf dem Wasserwege die Betriebseinnahmen gering sind, so könnte man es erklärlich finden, wenn wenig für Eisenbahnbauten dort geschähe. Um so mehr verdient es hervorgehoben zu werden, dass Italien mit seltenem Eifer und seltener Opferfreudigkeit ans Werk gegangen ist, um sich in verhältnissmässig kurzer Zeit ein zweckmässiges Eisenbahnnetz zu schaffen.

Zuerst blieb der Bahnbau, wie überall, so auch in Italien hauptsächlich der Privatthätigkeit überlassen. Die im Laufe der Zeit entstandenen Bahnen lassen sich am besten nach den jetzt bestehenden Betriebsgebieten betrachten. Deren giebt es neben einigen kleineren vier grössere.

1. Die Oberitalienischen Bahnen (Ferrovie Alta Italia). Nach der Errichtung des Königreichs Italien (1860) wurde der Oesterreichischen Südbahngesellschaft, in Anerkennung der schon von der Oesterreichischen Regierung er-

*) Wir entnehmen denselben im Auszug einem grösseren Aufsatz des „Centralbl. d. Bauverwaltung“.

theilten Konzessionen, die Konzession zu Bahnbauten in der Lombardei und Centralitalien ertheilt. Der Staat verkaufte derselben Gesellschaft die Piemontesischen Bahnen für 200 000 000 L. 1866 traten die Venetianischen Bahnen zu diesem Betriebsgebiet hinzu, indem auch die in Venetien von der Oesterreichischen Regierung ertheilten Konzessionen von der Italienischen anerkannt wurden. Doch wurde im Friedensvertrage von 1866 die möglichst baldige Trennung des Oesterreichischen und Italienischen Theiles des Bahnnetzes der Südbahn vorgesehen. Inzwischen übernahm die Gesellschaft den Betrieb einer Reihe von kleineren Privatbahnen, die grösstentheils innerhalb ihres Netzes lagen. Der Umstand, dass die Gesellschaft eigene und fremde, unter den verschiedenartigsten Bedingungen übernommene Bahnen zusammen betrieb, gab Veranlassung zu Schwierigkeiten und wiederholten Meinungsverschiedenheiten mit der Regierung. Hiezu kam, dass die schon 1861 begonnenen Verhandlungen der beiden Regierungen und der Oesterreichischen Südbahngesellschaft, deren Zweck die Loslösung des Netzes der Alta Italia von dem der Oesterreichischen Südbahn war, zu keinem Ergebniss führten. Daher kaufte die Italienische Regierung im Vertrage von Basel (17. November 1875) das Netz der Alta Italia an. Bis zum Juli 1878 behielt die Gesellschaft den Betrieb; von da ab ist vorläufiger Staatsbetrieb eingeführt, zunächst bis Ende 1884 (neuerdings verlängert bis 1. Juli 1885).

Die südliche Grenze der Alta Italia wird bezeichnet durch die Endstationen Pisa, Florenz, Bologna.

2. Die Mittelitalienischen Bahnen (Strade Ferrate Romane). Die Gesellschaft der Strade Ferrate Romane wurde aus vier Gesellschaften, einer Französischen und drei Italienischen, durch Vertrag von 1864 und Gesetz von 1865 verschmolzen. Die Gesellschaft trat gleichzeitig die Strecke Bologna-Ancona und Ravenna-Castel-Bolognese an den Staat ab und übernahm die Verpflichtung, die Ligurische Bahn zu bauen, sowie ihr eigenes Netz zu vervollständigen. Da die finanziellen Verhältnisse der Gesellschaft, trotz mehrerer Versuche der Regierung, ihr aufzuhelfen, sehr ungünstig blieben, so kaufte der Staat das Bahnnetz durch Gesetz vom 29. Januar 1880 an. Auf Grund desselben werden die Strade Ferrate Romane seit dem 31. Dezember 1881 ebenso wie die Ferrovie Alta Italia auch zunächst bis Ende 1884 vorläufig vom Staate verwaltet. Das Netz ist im Norden durch die Stationen Pisa, Florenz, Ancona begrenzt, im Süden durch Neapel.

3. Die Süditalienischen Bahnen (Strade Ferrate Meridionali) gehören noch einer Privatgesellschaft. Ihre Hauptlinie ist die Ostküstenbahn Bologna-Otranto, sodann die Bahn Neapel-Foggia. Ferner gehören ihr einige kleinere Bahnen, Pescara-Aquila-Terni, Neapel-Salerno-Eboli, Benevento-Campobasso-Termoli u. s. w. Die Konzessionirung der Gesellschaft ist durch einen 1862 geschlossenen und mehrfach, zuletzt 1881, abgeänderten Vertrag ausgesprochen. Darnach ist das Unternehmen der Gesellschaft vom Staate gewährleistet, und sie erhält von ihm bedeutende Betriebszuschüsse, wodurch es ihr ermöglicht ist, den Aktionären die festgesetzten 5 pCt. Zinsen zu zahlen.

4. Die Calabrisch-Sicilischen Bahnen (Ferrovie Calabro-Sicule) bilden ein viertes Betriebsgebiet. Sie gehören dem Staate, d. h. sind theils 1870 von der verunglückten Gesellschaft Vitali-Charles-Picard übernommen, theils seitdem von dem Staate selbst weiter ausgebaut. Der Betrieb und die Unterhaltung der vorhandenen und der zu erbauenden Linien ist durch Gesetz vom 30. Dezember 1871 der Gesellschaft der Strade Ferrovie Meridionali auf 15 Jahre übertragen. Das Netz umfasst alle Sicilischen Bahnen mit Ausnahme der Linie Palermo-Trapani, sowie auf dem Festlande von wichtigeren fertiggestellten Linien die Bahnen Eboli-Potenza-Metaponto und Taranto-Metaponto-Reggio.

Ausser den vorbezeichneten vier grossen Betriebsgebieten besteht eine Anzahl kleinerer Privatbahnen, welche meist von den grossen Verwaltungen mitbetrieben werden. Als besondere Verwaltungsgebiete wären noch die Westsicilischen und Sardinischen Bahnen zu nennen.

Die Verhältnisse des Italienischen Bahnnetzes, wie es eben beschrieben wurde, zu verbessern, ist man in den letzten Jahren in zwei Richtungen bestrebt gewesen, im Bau neuer Linien und in der endgültigen Regelung des Betriebes. Durch Gesetz vom 29. Juli 1879 und dessen später erfolgte Abänderungen ist der Ausbau des Italienischen Bahnnetzes nach einem genauen Plan geregelt. Es sind die Linien festgestellt, die überhaupt gebaut werden sollen. Diese sind in vier Klassen getheilt. Die erste Klasse umfasst die Linien von hervorragender Bedeutung, die im Interesse des gesammten Staates als erforderlich erachtet werden. Diese werden ganz auf Staatskosten gebaut. Die weiteren drei Klassen stufen sich ab, je nachdem das Staatsinteresse abnimmt und das der Provinzen und Gemeinden wächst, und dementsprechend müssen die letzteren beisteuern. Im Ganzen sind für diese Neubauten durch obiges Gesetz 1 260 Millionen Lire von Staatswegen ausgeworfen, die von 1880 bis 1900 in 21 jährlichen Theilsummen zu 60 Millionen Lire zu verausgaben sind. Einzelne dem oben beschriebenen Bahnnetz angehörende Bahnen sind bereits auf Grund dieses Gesetzes gebaut, z. B. Novara-Pino, Terni-Aquila, Benevento-Campobasso-Termoli u. a. Ausser der Bahn Rom-Neapel und der Küstenbahn Neapel-Reggio, welche das Südende des Königreichs dem Mittelpunkte näher rücken sollen, sind vornehmlich die Querverbindungen der beiden Meere, als dem grossen Verkehr dienend, zu beachten. Die wichtigsten unter den beabsichtigten und sämmtlich bereits im Bau befindlichen Apenninenbahnen sind die neue Giovibahn von Genua nach Alessandria, die Bahn Parma-Spezia, die Bahn Rom-Solmona. Eine grosse Zahl von Bahnen ist bestimmt, abgelegene Gegenden zu erschliessen.

Auch Sicilien hat sehr bemerkenswerthe Bahnbauten zu verzeichnen. Der Weg von Messina nach Palermo wird zunächst durch die Linie S. Caterina-Roccapalumba, die einen 6 km langen, seiner Vollendung sich nähernden Tunnel enthält, abgekürzt. Ausserdem hat man begonnen, eine direkte Bahn Messina-Termini zu bauen, ein wegen der Wildheit des Gebirges an der Nordküste besonders schwieriges Unternehmen. Andere Bahnen erschliessen die Südküste und das Innere der Insel.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Kopfstation Triest oder Genua?

Diese für die Stationirung der projektirten Deutschen Handelsflotte nach Ostasien und Australien noch unentschiedene Frage hält unsere Eisenbahnkreise und namentlich die Stadt Triest in der grössten Aufregung. Wird sich nach dem zustimmenden Votum der Handelskammern von Stuttgart, Mannheim, Frankfurt a/M. und München der Deutsche Reichstag auch für Triest wirklich aussprechen? Es ist dies eine Lebensfrage nicht nur für diese davon zunächst betroffene Stadt, sondern für unsere ganze Monarchie. Aus den weiter unten folgenden Mittheilungen ist zu ersehen, wie viele Pläne und Anregungen damit in Verbindung gebracht werden. Man wirft sogar dem Deutschen Generalkonsul Lutteroth in Triest, welcher sich angeblich gegen dieses Projekt ausgesprochen hatte, eine gewisse Befangenheit wegen seiner auch angeblichen Betheiligung an der Unternehmung des Lloyd zu. Es sind nur vereinzelte Stimmen von chauvinistischen Nationalen, welche von der Bevorzugung Triests eine Stärkung des Deutschen Elementes fürchten. Man hofft aber, dass die Erwägung in Deutschland entscheiden werde, dass von da sich der Frachtenversand erheblich billiger über Triest als über Genua stellt, indem die Oesterreichische Südbahn in Verbindung mit der Oesterreichischen Staatsbahn zur Behebung der Konkurrenz mit Venedig den Grundsatz festhalten werden, dass die aus Deutschland kommenden, für Triest designirten Güter, mit keiner höheren Fracht belastet werden sollen, als solche, welche von Triest nach Venedig zur Verladung gelangen. Dazu kommt, dass Venedig kein günstiger und Genua ein unvollkommener Hafen ist, während Triest durch die grossartigen Hafenbauten der Südbahn und die weitere noch im Zuge befindliche Aktion der Oesterreichischen Regierung alle Garantien bietet, dass der Umschlag der Güter Deutschlands nach dem fernen Meere gefördert werde.*) Die Unternehmung des Lloyd ist der Aufgabe Triests, den überseeischen Handel Oesterreichs und Centraleuropas zu vermitteln, nicht gerecht geworden; dem sollen nun die geplante Errichtung von Handels- und Schifffahrtsstationen abhelfen. Ein Blick auf die Karte zeigt, dass die Gotthardroute mehr dem Westen zu dienen berufen ist. Hoffen wir daher, dass Triest wirklich zum Auslaufhafen für die Deutsche Dampferflotte gewählt wird; die intensivere Beschäftigung aller Transitlinien, deren allmälige Vermehrung und der rasche Ausbau der Verbindungslinie Herpelje-Triest werden dieses Ziel noch mehr fördern; seitens der betheiligten Bahnverwaltungen finden bereits lebhafte Pourparlers statt, um billige einheitliche Tarife zwischen den Deutschen Binnenplätzen und den überseeischen Endstationen festzustellen.

Kundmachungen und Erlasse des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Das „Reichsgesetzblatt" publizirt Folgendes: a) Die Kundmachung vom 7. Dezember 1884, betreffend die Lokalbahn von Elbogen nach Elbogen-Neusattel; dieselbe bestimmt die Uebertragung der im Jahre 1877 an die Stadt Elbogen und zwei Private ertheilten Konzession an die Oesterreichische Lokalbahn-Gesellschaft in Prag. Die Regierung behält sich vor, das Anlagekapital festzustellen, den Betrieb der Lokalbahn zu übernehmen, mit dem Rechte, die Tarife zu bestimmen, endlich wird das Recht der Mitbenutzung ausbedungen. b) Die Kundmachung vom 16. Dezember 1884, betreffend die Lokalbahn von Pohl nach Wsetin. Die bezüglichen Paragraphen der Konzessionsurkunde werden dahin abgeändert, dass die Abzweigung von Krasna nach Pohl erst dann auszuführen ist, wenn die Verzinsung und Amortisirung des diesfalls erforderlichen Anlagekapitals nach Ermessen des Handelsministeriums gesichert erscheint. Der Termin der Vollendung für die nunmehrige Hauptstrecke Weisskirchen-

---

*) Siehe die nachfolgende redaktionelle Bemerkung S. 52.

Wallachisch-Meseritsch ist der 1. Juli 1885, für die Abzweigung nach Roznau der 1. Juli 1886. Der Staat hat sich das Recht der Betriebführung mit dem Rechte der Feststellung der Tarife und das Mitbenutzungsrecht vorbehalten. c) Der Erlass vom 29. Dezember 1884, betreffend das einheitliche Dienstesabzeichen der bei der Bahnaufsicht verwendeten Frauen; als solches dient eine gelbe Armbinde mit einem fliegenden Rade in schwarzer Farbe. (Das Ungarische Kommunikationsministerium hat eine gleiche Anordnung und zugleich eine allgemeine Verfügung über die Verwendbarkeit der Frauen im Bahndienste erlassen, welche wir demnächst reproduziren.) d) Der Erlass vom 29. Dezember 1884, betreffend die Durchfuhr von Tafel- und Weinlesetrauben aus Italien nach Deutschland. Diese Durchfuhr wird auch auf anderen Linien als Ala-Brenner-Kufstein bis auf Weiteres gestattet.

Eisenbahn-Eröffnungen im Jahre 1884.

Das Eisenbahnnetz beider Reichshälften erfuhr nach einer der „N. Fr. Pr.“ entnommenen Zusammenstellung im Jahre 1884 eine bedeutende Erweiterung, indem 1 345 km neuer Linien dem Verkehr übergeben wurden, während das Jahr 1883 im Ganzen einen Zuwachs von 1 031 km ergeben hatte. Im Jahre 1884 wurden der Reihe nach eröffnet:

		km
1. Januar:	Schönhof-Radonitz (Oesterreichische Lokalbahn-Gesellschaft)	11,92
6. „	Schwechat - Mannersdorf (Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn)	28,73
28. „	Kisjöne-Erdöhegy-Ketegyhaza (Arad-Csanader Bahn)	27,—
20. Februar:	Minkovic-Svolenoves (Lokalbahn)	7,68
6. April:	Klausen-Vorderbrühl der Lokalbahn Mödling-Vorderbrühl (Südbahn-Gesellschaft)	1,38
1. Juli:	Piski-Vajda-Hunyad, Lokalbahn (Ungarische Staatsbahn)	15,50
6. „	Jaroslau-Sokal, Lokalbahn (Carl-Ludwigb.)	146,29
6. „	Szathmar-Nemety-Nagybanya (Vizinalbahn)	56,10
12. „	Czernowitz-(Zuczka)-Nowosielica (Lokalb.)	30,76
16. „	Pest-(Kelenföld)-Neuszöny (Ungar. Staatsb.)	88,—
20. „	Bisenz-Gaya, Lokalb. (Oest.-Ungar. Staatsb.)	17,60
22. „	Neusohl-(Besztercze-Banya)-Brczawa, Lokalbahn (Ungarische Staatsbahn)	34,30
1. August:	Oswiecim-Podgorze (Galiz. Transversalbahn)	64,60
20. „	Grybow-Zagorz „ „	114,87
20. „	Topolcsany-Belicz (Oest.-Ung. Staatsbahn)	16,—
6. September:	Landeck-Bludenz (Arlbergbahn)	136,72
5. Oktober:	Debreczin-Hajdu-Nanas (Vizinalbahn)	42,70
1. November:	Stanislau-Buczacz (Galiz. Transversalbahn)	86,—
3. „	Saybusch-Zwardon-Landesgrenze (Galizische Transversalbahn)	37,—
3. „	Csacza-Zwardon (Oesterr.-Ung. Staatsbahn)	37,—
6. Dezember:	Klostergrab-Mulde (Prag-Duxer Bahn)	22,—
16. „	Saybusch-(Zablocie)-Neusandec (Galizische Transversalbahn)	178,—
22. „	Sucha-Skawina (Galizische Transversalbahn)	52,—
22. „	Zagorzany-Gorlice „ „	5,—
31. „	Buczacz-Kopiczynce „ „	63,—
31. „	Kopiczynce-Husiatyn „ „	25,—
	Zusammen	1 345,15
Hiervon:	In Oesterreich	1 028,55
	In Ungarn	316,60

Von der Gesammtlänge der neu eröffneten Linien entfallen auf die Galizische Transversalbahn 625,47 km, auf die Carl-Ludwigbahn (Jaroslau-Sokal) 146,29 km, auf die Arlbergbahn (Landeck-Bludenz) 136,72 km, auf die Ungarischen Staatsbahnen 137,8 km, auf die Oesterreichische Staatseisenbahn-Gesellschaft 99,33 km, auf die Arad-Csanader Bahn 27 km, auf die Prag-Duxer Bahn (Klostergrab-Mulde) 22 km, auf das Netz der Lokalbahn-Gesellschaft 11,92 km, auf die Südbahn 1,38 km und auf vier selbstständige Lokal-, beziehungsweise Vizinalbahnen zusammen 137,24 km.

Verordnungen des Königlich Ungarischen Kommunikations-Ministeriums über die Benutzung und den Bau von Eisenbahnen vor der diesbezüglichen Bewilligung.

I. Nachdem die Benutzung der Eisenbahnen zum Transporte fremder Personen oder Frachten vor der vorschriftsmässigen technisch-polizeilichen Begehung resp. vor der Ertheilung der Eröffnungsbewilligung eine unbedingt verbotene und gegen den § 1 der Eisenbahn-Betriebsordnung verstossende Handlung bildet, hat die Verwaltungskommission (der Komitate) den eventuell im Baue begriffenen Eisenbahnen, resp. den Eisenbahngesellschaften zur Kenntniss zu bringen, dass alle jene Eisenbahnunternehmungen, welche das erwähnte Verbot übertreten, nicht nur für alle aus dieser Handlung herrührenden Schäden verantwortlich sind und zur strafrechtlichen Verantwortung gezogen werden können, sowie auch auf Grund der §§ 1 und 85 der Eisenbahn-Betriebsordnung vom 16. November 1851 mit einer fallweise von 100 fl. bis 200 fl. zu bestimmenden Geldstrafe geahndet werden. Im Falle einer Wiederholung wird auch die im § 12 der zum Baue von Privateisenbahnen erforderlichen Konzessionen unterm 8. Juli 1868 hinausgegebenen Normalverordnung enthaltenen Bestimmungen geltend gemacht werden können.

II. Es wurde die Wahrnehmung gemacht, dass der Bau hauptsächlich von Lokaleisenbahnen mit Dampf- oder Pferdebetrieb etc. vor der vorherigen Bewilligung und vor der Hinausgabe der auf das Resultat dieser Begehungen bezüglichen Entscheidung des Ministeriums eigenmächtig begonnen wurde. Nachdem jedoch ein derartiger eigenmächtiger Vorgang eine direkte Verletzung der Vorschriften bildet, so giebt das Ministerium bekannt, dass alle jene Eisenbahn-Unternehmungen, welche den Bahnbau vor der Hinausgabe der Bewilligung beginnen werden, mit einer von Fall zu Fall zu bestimmenden Geldstrafe belegt und eventuell mit der Entziehung der Konzession bestraft werden. Die auf Grund dieser Verordnung zu bemessenden Strafbeträge werden im Sinne des § XIII der Normalverordnung vom 8. Juli 1868 mit Ausschluss des gerichtlichen Weges im politischen Wege eingehoben werden. Die Verwaltungskommission wird zur Kenntnissnahme und vorschriftsmässigen Verlautbarung verständigt und aufgefordert, den Vorgang der Eisenbahnbauorgane mit Aufmerksamkeit zu verfolgen und eventuell wahrgenommene oder zu ihrer Kenntniss gelangte Missbräuche unverzüglich dem Kommunikationsministerium anzuzeigen.

Zufahrtsbahnen nach dem Triester Hafenplatze.

Die Eingangs besprochene Lebensfrage Triests hat eine andere Seite derselben zur Diskussion gebracht, nämlich die der Verbindungen mit dem Hinterlande. Das alte Predilbahn-Projekt taucht wieder auf, das einst die Gemüther der Triestiner so heftig erhitzt hat, und dazu gesellt sich das Projekt der Tauernbahn, auferstanden aus dem Schutte einstiger offizieller Eisenbahnprogramme, die bestimmt waren, eine Rangordnung in dem Ausbaue des Oesterreichischen Eisenbahnnetzes zu schaffen. Gar sehr anders hat sich dieser Ausbau gestaltet, als in jenen Programmen vorgesehen war, die seiner Zeit die erbittersten Rivalitäts-Kämpfe veranlassten, so dass man es nicht wagte, sie bis zur Diskussion im offenen Parlamente zu bringen. Predilbahn und gar Tauernbahn, diese gelten als die kostspieligsten Projekte, bei denen ausserdem nie eine Aussicht — nicht auf Rentabilität, denn die wurde von vornherein als ausgeschlossen betrachtet — sondern selbst auf einen grösseren, volkswirthschaftlich wichtigeren Verkehr vorhanden sei. Jetzt aber, da Triest eine neue Bedeutung gewinnt, da ein Theil des grossen Deutschen überseeischen Verkehres nach diesem Hafen gelenkt werden soll, erwägt man, dass für Süd- und Westdeutschland eine Verkürzung der Schienenwege nach Triest vortheilhaft wäre, so begreift man auch, dass die Predil- und die Tauernbahn-Projekte wieder lebendig werden. Zwar die Kostenfrage ist auch bei diesen Projekten keine weniger schwierige geworden, allein so weit geht man schon mit den Hoffnungen in Triest, dass man meint, es sei Aussicht vorhanden, dass Deutschland geneigt sei, wenn diese Projekte durchgeführt werden sollten, sich bei der Bauausführung auch materiell zu betheiligen, worin man sich doch täuschen dürfte.

Die Galizischen Staatsbahnen.

Die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen macht folgende Mittheilung: Am 15. Februar wird auf den in Galizien liegenden Staatsbahnen eine neue Fahrordnung ins Leben treten, welche sowohl durch erhöhte Fahrgeschwindigkeit der Züge als auch durch knappere Anschlussintervalle günstigere Verbindungen herstellen wird.

Ungarische Staatsbahnen.

Die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen giebt bekannt, dass die Sekundärbahn Szabadka-Baja am 8. Januar dem öffentlichen Verkehre übergeben wird. Die Stationen der Bahn sind: Szabadka, Csikeria, Bacs-Almas, Bikity-Borsod und Baja.

Die Rumänische Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn.

In der Rumänischen Kammer ist ein Antrag eingebracht worden, betreffend die Uebernahme der Rumänischen Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn in Staatsbetrieb. Der Antrag ist von 101 Deputirten unterzeichnet, welche theils der Regierungspartei, theils der Opposition angehören, darunter der ehemalige Rumänische Gesandte in Wien, Carp, der auch Mitglied des Verwaltungsrathes der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn war. Der Antrag lautet: „In Erwägung, dass die Linie Roman-Itzkany-Jassy unausgesetzt ein Reinerträgniss liefert, welches keineswegs im Einklange steht mit den dem Staate auferlegten Lasten; in Erwägung, dass die Betriebskosten auf den Staatsbahnen nur 55 pCt. des Bruttoerträgnisses betragen, während sie auf der genannten Linie 71 pCt. erreichen; in Erwägung, dass der Staat an dieser Linie durch die Zinsengarantie von 7½ pCt. betheiligt ist: beantragen die Gefertigten, eine aus 5 Mitgliedern bestehende Kommission zu ernennen, welche im Einverständnisse mit der Regierung untersuchen soll, ob es nicht angezeigt wäre, dass der Staat, unter Aufrechterhaltung der Garantie von 7½ pCt., diese Linie selbst in Betrieb übernimmt.“

Ende des Eisenbahnstreites mit Deutschland.

Der Konflikt, welcher seit dem vorigen Jahre zwischen den Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnen schwebte, ist zufolge einer Nachricht der „N. Fr. Pr. durch eine in den letzten Tagen in Frankfurt a/M. abgehaltene Direktorenkonferenz beigelegt worden. Dieses günstige Resultat wurde in erster Reihe durch das Entgegenkommen der Preussischen Staatsbahnen ermöglicht. (Die speciellen Daten haben wir bereits in voriger Nummer S. 42 mitgetheilt.)

Vortrag und Petition bezüglich der „Kopfstation“ Triest.

Im Niederösterreichischen Gewerbeverein hielt Ritter v. Dorn (der frühere Redakteur der Triester Zeitung etc.) einen Vortrag über eine Petition an den Handelsminister zu Gunsten Triests als Kopfstation für die neu zu errichtenden Dampferlinien nach Ostasien und Australien. Redner legte besonderes Gewicht darauf, dass, falls Triest von der Deutschen Regierung in dem erwähnten Sinne vor den Italienischen Häfen bevorzugt werde, bezüglich der Ostasiatischen Dampferlinien nicht nur eine Vermehrung der Fahrgelegenheit, sondern auch eine Verbesserung der Transportverhältnisse überhaupt eintreten müsse. Dies sei um so wünschenswerther, als die bisherigen Linien des Lloyd weder in Bezug auf Fahrgeschwindigkeit noch hinsichtlich der Tarifsätze mit denen anderer seefahrenden Nationen in Einklang stünden, während die Deutschen Mittelmeerlinien ausdrücklich den Verbindungen Englands und Frankreichs nicht nachstehen sollen.

Es wurde eine Petition angenommen, worin die Regierung aufgefordert wird, dieselbe möge den ganzen ihr zu Gebote stehenden Einfluss dahin geltend machen, dass Triest als Kopfstation für die neu zu errichtende Deutsche Mittelmeerlinie bestimmt werde.

(Die „Nat.-Z.“ macht in Betreff dieser Triester Petition und anderseits der Agitation zu Gunsten Genuas darauf aufmerksam, dass man in Triest wie in Genua die Bedeutung der projektirten Deutschen Mittelmeerlinie und folgeweise die Kopfstations-Frage stark überschätze. „Es handelt sich in erster Reihe bei der projektirten Mittelmeerlinie um die Beförderung der Post und der Passagiere nach Alexandrien, von wo dieselben mit der Eisenbahn nach Suez gelangen sollen, um dort an Bord der von Bremen oder Hamburg abgegangenen Postdampfer zu gehen. Wegen dieser theueren Eisenbahnfahrt von Alexandrien nach Suez wird sogar bezweifelt, ob die Mittelmeer-Zweiglinie von anderen, als besonders kostbaren Waaren wird benutzt werden können. Und gerade für diese dürfte es sich behufs Vermeidung mehrmaliger Umladung empfehlen, sie sogar auf grössere Eisenbahnentfernungen zur direkten Beförderung nach dem Deutschen Abgangshafen zu senden.“ Die Redaktion.)

Börsenbericht und Kursnotiz.

Wie ein frischer Hauch wird durch diese Triester Hoffnung das ganze Eisenbahnwesen belebt. Dies zeigte sich an den steigenden Kursen, besonders der Südbahn (148,30), während die nur mittelbar davon berührten Bahnen nur kleinere Avancen erfuhren. Gesucht war Lemberg-Czernowitz (208,50) wegen der oberwähnten Absichten der Rumänischen Regierung. Die günstig durchgeführte Konversion der Prioritäten der Böhmischen Westbahn (292) führte dem Prioritätenmarkte wieder neue Bewegung zu.

Schweizerische Eisenbahnen.

Die Schweizerischen Bahngesellschaften haben sich entschlossen, mit dem bisherigen System der Verwendung ihrer Güterwagen zu brechen. Nach demselben mussten die sämmtlichen Wagen sofort nach ihrer Entlastung wieder an die betreffende Gesellschaft, der sie angehörten, zurückinstradirt werden, und zwar leer, wenn sich nicht sofort auf der betreffenden Bahnststion Rückfracht für die betreffende Bahngesellschaft vorfand. Dieses System hatte zur nothwendigen Folge, dass Jahr aus Jahr ein eine sehr grosse Zahl Leermaterial mit bedeutenden Kosten hin- und hergeführt werden musste. Jetzt haben sich die Gesellschaften, wie wir der „N. Zürich. Ztg.“ entnehmen — mit alleiniger Ausnahme der Gotthardbahn — verständigt, zunächst einmal provisorisch für das Jahr 1885 die ankommenden Wagen nach ihrer Entlastung auf der Ankunftsstation stehen zu lassen, bis sie dort oder auf einer anderen nahegelegenen Station des betreffenden Bahnbezirks neue Belastung finden. Der Ausgleich in den Bahnbezirken wird durch den Bezirksvorstand, an welchen jede Station täglich ihren Wagenbestand, sowie den Bedarf für den folgenden Tag meldet, vorgenommen. Die Ausgleichung zwischen den Bahnbezirken erfolgt durch eine neu kreirte Centralstelle im Bahnhof Olten. Diese neue Einrichtung ist geeignet, den Güterverkehr wesentlich zu erleichtern; gleichzeitig hat sie nicht unbedeutende Ersparnisse für die Bahnen zur Folge.

Die Italienischen Eisenbahnen am 31. Oktober 1884.

Nach der im „Popolo Romano“ mitgetheilten Monatsstatistik der Generaldirektion der Eisenbahnen beträgt die Gesammtlänge der Italienischen Bahnen 10 014 km, und zwar sind in der Zeit vom 1. November 1883 bis zum 31. Oktober 1884 425 km hinzugebaut worden. Die Roheinnahme, abzüglich der Staatsabgaben, betrug in den ersten 10 Monaten des Jahres 170 184 054 L. oder 1 681 476 L. mehr als in demselben Zeitraume des Vorjahres — nach Kilometern 17 485 L. gegen 18 198 in 1883, oder eine Verminderung von 713 L. auf das Kilometer — was wiederum einen mittleren monatlichen Ertrag von 17 018 405 L. gegen 1 748 in 1884 und von 16 848 747 L. gegen 1 820 in 1883 ergiebt, oder eine Verminderung von 72 L. auf das Kilometer für jeden Monat des Betriebes, d. i.: 3,95 pCt. der Einnahme. Das gleiche Verhältniss für die beiden letzten Monate des Jahres angenommen, würde eine Jahres-Roheinnahme von 204 220 864 L. oder 20 982 L. auf das Kilometer ergeben. Die grössten Mindereinnahmen finden sich in der Personenbeförderung und dem Eilgutverkehr (a grande velocità). Wenn wir das Italienische Eisenbahnnetz nach seinen einzelnen Abtheilungen betrachten, so finden wir einen Aufschlag in den nach Kilometern berechneten Bezügen lediglich bei den im Privatbetrieb befindlichen Bahnen (Turin-Cuneo-Saluzzo, Novi-Alessandria-Piacenza, Vigevano-Mailand, Voghera-Pavia-Brescia, Cremona-Mantua, bei den Bahnen Monferrato und einigen anderen unbedeutenden Linien in Piemont und der Lombardei), und eine Abnahme auf den anderen Linien in folgender Abstufung:

Oberitalienische Bahnen wenigstens	1 142 L.
Verschiedene Linien	1 041 „
Calabrien-Sicilien	484 „
Mittelitalien	444 „
Venetien	377 „
Sardinien	263 „
Römische Bahnen	187 „

Von offenbar schädigendem Einfluss war die Choleraepidemie des Jahres, und es steht zu hoffen, dass, da die Krankheit nunmehr überwunden, auch der Bahnbetrieb wieder seinen gehofften Aufschwung nehmen wird.

Aus Spanien.

Das Spanische Eisenbahn-Netz am 1. Januar 1884.

Nach der offiziellen, von der Spanischen Generaldirektion der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Eisenbahnstatistik (Situacion de los Ferrocarriles 1884 Ministerio de Fomento, Dirección General de Oberas publicas. Madrid 1884) setzte sich das Spanische Eisenbahnnetz am 1. Januar 1884 wie folgt zusammen:

	in Betrieb	in Bau	im Entwurf genehmigt
1. Eisenbahnen des allgem. Verkehrs	7 846	900	2 500
2. Eisenbahnen, welche nicht für den allgemeinen Verkehr bestimmt sind	405	250	900
3. Tramways	65	114	107
Summa	8 316	1 246	3 507

Im Laufe des Jahres 1883 wurden im Ganzen 408 km Eisenbahnen eröffnet, nämlich:

1. Aranjuez-Cuenca (6/9. 83) 151,9 km.
   (Die Konzession der Linie Aranjuez und Cuenca ist an die Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante übergegangen und hat sich dieselbe bereits im November vorigen Jahres in Besitz gesetzt.)
2. Von den Asturischen Eisenbahnen die Schlussstrecke Ponferrada-Toral-Oural (1/3. u. 4/9. 83) der Linie Ponferrada-Coruña 135,4 km mit Zweigbahn Toral-Villafranca 9 km.
3. Oviedo-Trubia (30/4. 83) 12,6 km.
4. Von der (312 km langen) Linie Cuenca-Valencia die erste Strecke Bunol-Valencia (31/7. 83) 42 km (eine weitere Sektion von Bunol nach Usiel 46 km lang ist in Bau).
5. Von der Eisenbahn Madrid-Barcelona die Strecken Valls-Calafell (31/1. 83) 34 km und Picamoixons-Valls (1/6. 83) 5,6 km.
6. Von der Nord: Villalba-Berrocal (31/5. 83) 11,1 km.

Ausserdem 2 Tramways von je 2,8 km Länge (Horta-Sagrera und Barcelona-Badona).

Im Jahre 1884 ist namentlich die 84,81 km lange Linie Caceres-Merida (am 15/4. 84) eröffnet worden. Eine grössere Anzahl Linien, welche nach den Konzessionen im Laufe des Jahres 1884 eröffnet werden sollten, scheint bis jetzt nicht in Betrieb gesetzt zu sein. — Das Eisenbahnprojekt Noguera-Pallaresa ist den Mitte November zusammengetretenen Cortes zur Berathung vorgelegt worden.

Granada-Murcia.

Die Spanische Regierung hat einen Submissionstermin auf den 7. März d. J. zur Vergebung der 290 km langen Eisenbahn von Granada über Lorca nach Murcia ausgeschrieben, welche strategischen Zwecken dienen wird, dagegen ohne kommerzielle

Bedeutung ist. Die Sektion von Granada nach Lorca erhält eine Subvention von 60 000 Pesetas pro Kilometer (in Summa 13 309 114 Pesetas), wogegen die Sektion von Murcia nach Lorca keine Subvention erhält.

Merida-Tocina.

Die Eisenbahngesellschaft Madrid-Saragossa-Alicante hat am 1. d. M. die 63 km lange Mittel- resp. Schlussstrecke Llorena-Pedroso der 192 km langen Linie Merida-Tocina (Station der Linie Cordova-Sevilla) eröffnet.

Salamanca-Portugiesische Grenze bei Villa-Formosa.

Am 1. Januar ist auch die 198 km lange Eisenbahn von Salamanca zur Portugiesischen Grenze bei Villa-Formosa (nach dem „Moniteur des int. mat.") in Betrieb gesetzt worden, welche nach der Konzession vom 23/9. 81 erst am 23. September 1886 eröffnet werden müsste.

Villalba-Segovia.

Die Spanische Nordbahn-Gesellschaft hat die Konzession für die Linie Villalba-Segovia mit einer Subvention von 4 070 600 Pesetas erhalten.

Aus Russland.

Wilna-Rowno.

Nach telegraphischer Mittheilung aus Warschau vom 15. Januar ist am 14. cr. der Personen- und Güterverkehr auf der Strecke Wilna-Pinsk eröffnet worden. Die Eröffnung der Strecke Pinsk-Rowno ist hinausgeschoben.

Neue Eisenbahnbauten.

Nach einer Meldung der „Politischen Korrespondenz" aus Warschau verhandelt eine offizielle Kommission aus Petersburg über technische finanzielle Modalitäten des Baues folgender Bahnen, deren Bau im Frühjahr beginnen soll und vom Kriegsminister dringend befürwortet wird: Luninica-Homd 284 Werst, Baranowic-Bialistock 166 Werst, Siedlitz-Malkina 63 Werst, Brzesclitewski-Chelm 105 Werst, Ekaterinenburg-Tiumen 312 Werst. Die Baukosten sind auf 19 Millionen Rubel veranschlagt.

Entgleisung auf der Manchester-Sheffield und Lincolnshire Eisenbahn bei Penistone.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung" bringt in seiner No. 51 vom 24. Dezember 1884 einen Aufsatz über den beklagenswerthen Unfall, welcher am 16. Juli d. J. dem Nachmittags-Expresszuge nach London auf der Manchester-Sheffield und Lincolnshire Eisenbahn bei Penistone zustiess. Die mitgetheilten Einzelheiten sowie die daran geknüpften Betrachtungen bieten für unseren Leserkreis ein hervorragendes Interesse, weshalb wir auf dieselben nachstehend näher eingehen wollen.

Die bezüglichen Thatsachen entstammen den im Auftrage des Handelsamtes (Board of Trade) vom Major Marindin an Ort und Stelle angestellten Erhebungen. Nach diesen bestand der Zug aus Maschine und Tender, einem Luxus-Pferdewagen (horse box), 8 Personenwagen und 2 Bremswagen (brake van). Gegenüber den Bullhead Kohlengruben, zwischen den Stationen Hazlehead und Penistone auf einem starken Gefälle entgleiste der Zug und obwohl die Maschine nebst Tender und Pferdewagen, welche sich von dem übrigen Zuge losgerissen hatten, nach etwa 500 Yards (455 m) auf dem Planum glücklich zum Stillstand kamen, fiel der Rest des Zuges auf einer etwa halbwegs zwischen der Entgleisungsstelle und dem Standorte der Maschine gelegene Brücke auf die unterführte Strasse hinab. 23 Reisende blieben auf der Stelle todt und 40—50 wurden verwundet. Die Veranlassung zur Entgleisung war der Bruch eines Kurbelarmes der gekröpften Triebachse; die Triebräder verliessen die Schienen und sowohl die Kuppelräder als auch Tender und Pferdewagen thaten dasselbe. An einem noch nicht sicher festgestellten Punkte zerriss die Kuppelung zwischen dem Pferdewagen und dem folgenden Zuge, dessen hinterste Wagen die Spitze des losgerissenen Zugtheiles zur Seite drängten und über das Brückgeländer warfen. Die Lokomotive, über deren Unterhaltungszustand nichts Nachtheiliges ermittelt wurde, war ein Zweikuppler und hatte ein führendes 2achsiges Drehgestell, Doppelrahmen sowie aussenliegende Kuppelstangen. Die gussstählerne Triebachse hatte erst 50 000 Engl. Meilen, d. i. rd. 80 000 km, also etwa eine doppelte Jahresleistung zurückgelegt. Die Bruchstelle lag, wie gewönlich und mit Rücksicht auf die bekannten Vorgänge bei der Herstellung leicht erklärlich, in dem zwischen Zapfen und Welle befindlichen Theile eines Kurbelarmes, nahe dem Zapfen, und zwar an dem rechts aussen gelegenen. An der Innenseite dieses Armes befand sich in der Bruchstelle ein alter Anbruch, welcher sich 1½—2 Zoll Engl. = 40—50 mm tief in das Material erstreckt.

Das Gleis bildet an der Stelle, wo der Achsbruch erfolgte, eine Kurve, welche sich mit Einschaltung einer kurzen geraden Strecke, in welcher die oben angegebene Brücke liegt, auf den ganzen Schauplatz des Unglücks erstreckt. Nach Aussage des Führers war im Moment des Bruches der Dampf abgesperrt. Die Geschwindigkeit betrug 40—50 Engl. Stundenmeilen d. i. 72 bis 80 Stundenkilometer.

Etwa 241 Yards = 220 m vor der Brückenmitte wurde die erste Spur eines Eindrucks auf den Schienen beobachtet, während die Maschine noch etwa 274 Yards = 250 m über die Brückenmitte hinausgelaufen ist, nach dem Bruch also im Ganzen noch 515 Yard = 470 m zurücklegte.

Ein ganz ähnliches Unglück ist am 3. Juni v. J. auf der London & South Western Eisenbahn bei Downton passirt; daselbst hatte sich die Kuppelung zwischen der hinteren der beiden Zugmaschinen und dem Zuge gelöst, infolge dessen der letztere über eine Brücke in einen Fluss stürzte, dabei 5 Menschen tödtend.

In beiden Unfällen war der Verlauf ein solcher wie er auch aus anderen, als den hier vorliegenden Ursachen eintreten kann, und da Entgleisungen als solche kaum jemals aus dem Betriebe der Eisenbahnen eliminirt werden können, so wird es zweckdienlich sein, neben der Beseitigung der Umstände, durch welche Entgleisungen veranlasst werden, denjenigen Einrichtungen besondere Sorgfalt zuzuwenden, durch welche die Folgen der einmal eingetretenen Entgleisung thunlichst abgeschwächt werden. Ein solches Mittel ist in den durchgehenden (kontinuirlichen) selbstwirkenden (automatischen) Bremsen geboten. In keinen der beschriebenen beiden Unfälle stand dieses Mittel zu Gebote. Der Manchester-Sheffield & Lincolnshire Expresszug war mit der durchgehenden nicht selbstwirkenden Luftleerbremse versehen, der London & South Western Zug hatte überhaupt keine durchgehende Bremse. Diese Umstände waren in der Quelle, aus welcher das „Centralblatt" schöpfte, dem „Engg." vom 25. Juli v. J., Veranlassung zu einem Vergleich der in England gebräuchlichen Systeme durchgehender Bremsen, welcher derart zu Gunsten der Westinghouse-Bremse ausfällt, dass diese als die erstrebenswertheste aller Bremsen bezeichnet wird.

Dass der Penistone-Unfall im Interesse der Westinghouse-Bremse ausgebeutet werden würde, liegt zu nahe, als dass dies bei der Heftigkeit des Kampfes, der zwischen den Interessenten dieser und denen der Vacuum-Bremsgesellschaft in England entbrannt ist, Wunder nehmen könnte.

Die Art, wie dieser Kampf geführt wird, verdient eine besondere Erwähnung. In kurzen Zwischenräumen erscheinen sowohl in Tageszeitungen, als in technischen Zeitschriften unter „Eingesandt" Klagen von ungenannten Lokomotivbeamten solcher Bahnen, welche die selbstwirkende oder nicht selbstwirkende Luftleerbremse eingeführt haben; in diesen wird unter Aufzählung mehr oder weniger wahrscheinlicher Erlebnisse behauptet, es sei ihnen unmöglich, mit diesen Bremsen den Zug derart sicher zu befördern, wie die Reisenden dies als selbstverständlich annehmen, die Reisenden seien daher dauernd in einer Gefahr, deren Grösse, wenn richtig erkannt, sie sicher überhaupt von der Benutzung der betreffenden Bahnlinien abhalten würde. Es folgt dann gewöhnlich eine Aufforderung an das reisende Publikum, die betreffenden Bahnen auf dem Wege der Selbsthülfe, durch Verkehrsentziehung, zur Einführung besserer, d. i. kräftiger, selbstwirkender durchgehender Bremsen zu zwingen. Die im Interesse der Luftleerbremsen ergehenden Antworten berufen sich darauf, dass über die Frage der einzuführenden Bremssysteme durch die verantwortlichen Maschinendirektoren der betreffenden Bahnen entschieden sei, denen gegenüber die Stimme eines ungenannten Lokomotivführers ohne Bedeutung sei, dass ferner durch die Berichte des Handelsamtes die Ueberlegenheit der Luftleerbremsen hinsichtlich der Versager und Defekte nachgewiesen werde und dass — soweit die nicht selbstwirkende Luftleerbremse in Frage steht — die Selbstwirkung der Westinghouse-Bremse auf Linien, welche nicht das absolute Blocksystem eingeführt haben, schon Unglücksfälle durch unbeabsichtigtes Liegenbleiben von Zügen veranlasst haben. Schliesslich wird in mehr oder weniger schöner Weise der Uebertritt des Kapitain Taylor vom Handelsamte zum bezahlten Vicepräsidium in der Westinghouse-Bremsgesellschaft ausgebeutet.

Diese Fehden sind, wie gesagt, in Folge des Penistoner Unfalls und der verhältnissmässig grösseren Ausbreitung, welche die Luftleerbremse der Westinghouse-Bremse gegenüber in der letzten Zeit in England gefunden hat, zur Zeit besonders heftig entbrannt.

Interessante Abschnitte aus diesem Kampfe werden auch von Zeit zu Zeit in der „Oesterreichischen Eisenbahnzeitung" veröffentlicht.

Dank der Entscheidung, welche für die Preussischen Staatsbahnen durch den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten hinsichtlich der Bremsfrage getroffen ist, können wir uns diesen Streitfragen gegenüber als unbetheiligte Zuschauer fühlen. Ist auch die Einführung der Carpenter-Bremse bei den schnellfahrenden Zügen jetzt noch nicht beendigt, so ist dieselbe doch derart eingeleitet und vorbereitet, dass dieser Zeitpunkt bald eingetreten sein wird. In Entgleisungsfällen ähnlich dem Penistoner ist dann für die thunlichste Abschwächung der Folgen bestens Vorsorge getroffen.

In Erwiederung der vornehmen Herablassung, mit welcher Englische technische Zeitschriften zu dem vorjährigen Steglitzer Unfalle nur die Bemerkung machten: „Jenseits des Kanals wird man nachgerade wohl die Vortheile hoher Perrons einsehen lernen“, können wir unseren Nachbarn auf der grünen Insel die Ueberlegenheit der Maschinen mit Aussencylindern entgegenhalten und eine, im Eisenbahnverkehr im eigenen Lande nur vereinzelt gebotene Sicherheit auf allen diesseitigen Linien aufweisen.

Trotzdem aber bei uns schon die Entscheidung in der Bremsfrage gefallen, wird der Fall Penistone eine gute Wirkung insofern äussern können, als er ein Beleg für die Berechtigung der noch nicht allseitig getheilten Ansicht ist, dass die Selbstwirkung der Bremse für schnellfahrende Züge unter allen Umständen zu fordern sei, obgleich eigentliche Zugtrennungen bei solchen Zügen zu den grössten Seltenheiten gehören und obgleich mit der Selbstwirkung eine in jeder anderen Beziehung unerwünschte verwickelte Gestaltung des Bremsmechanismus verbunden ist. Denn dass der Unfall in Penistone bei Benutzung einer selbstwirkenden Bremse nicht von den gehabten, verhängnissvollen Folgen begleitet gewesen sein würde, kann wohl als unbestritten gelten, ohne dass damit der Entscheidung, ob diese Bremse eine Luftleer- oder Luftdruckbremse sein müsste, vorgegriffen würde.

Die neben der verwickelten Form einzelner Theile bestehende Schattenseite der Selbstwirkung, dass sie beim Liegenbleiben eines Zuges Veranlassung zum Unfalle sein kann, wird für unsere Verhältnisse wesentlich dadurch gemildert, dass hierzu das gleichzeitige Zusammentreffen mit einer Instruktionswidrigkeit erforderlich ist, da ohne eine solche kein Zug dem anderen in dasselbe Signal-Blockgebiet folgen kann. —Y—

Der Nicaragua-Schiffskanal.*)

Noch vor fünf Jahren erschien es zweifelhaft, ob eine von den vorgeschlagenen, seit einem Menschenalter besonders nachhaltig verfolgten Schiffsstrassen durch Centralamerika zur Verbindung des Atlantischen mit dem Stillen Ocean zur Ausführung kommen würde, und es hat der ganzen Thatkraft und Zähigkeit des unternehmenden Schöpfers des Suezkanales, v. Lesseps, bedurft, den Gedanken einer Durchstechung der Landenge von Panama aus dem Bereiche des Planens und Unterhandelns in das Gebiet der wirklichen Bauausführung hinüberzuleiten. Jetzt, kaum drei Jahre nach jenen ersten vereinzelten Felssprengungen im Culebrapass, am 23. Januar 1882, durch welche der Beginn der eigentlichen Bauthätigkeit am Panamakanal bezeichnet ward, erscheint nach Lage der Dinge die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass noch vor dem Ende des gegenwärtigen Jahrhunderts der Schiffsverkehr zwischen den beiden Oceanen nicht weniger als drei Wege offen finden wird: ausser der Wasserstrasse durch die Landenge von Panama noch die Schiffseisenbahn über die Enge von Tehuantepec in Mexico**) und den Schiffahrtskanal durch Nicaragua. Der Telegraph bringt nämlich die Kunde nach Europa, dass der Präsident der Vereinigten Staaten dem Senate einen zwischen diesen und der Republik Nicaragua abgeschlossenen Vertrag über die Ausführung des Nicaraguakanals hat zugehen lassen.

Die Anlage eines Schifffahrtskanals durch die Landenge von Nicaragua ist ein alter Plan der Amerikanischen Ingenieure, welcher namentlich gegen Ende der siebenziger Jahre gleichzeitig mit dem Panamaentwurf eifrig studirt wurde. Die örtlichen Verhältnisse sind für die Linienführung sehr günstig. Es befindet sich in der Mitte der Landenge, nur 38 m über dem Meere gelegen, der ausgedehnte, 176 km lange und 55 km breite Nicaraguasee, welcher durch den San Juanfluss mit dem Atlantischen Ocean in Verbindung steht und in einer Länge von etwa 90 km für den Schifffahrtskanal benutzt werden kann. Auch der San Juanfluss lässt sich ohne zu grosse Kosten kanalisiren und für den Ueberlandkanal nutzbar machen. Die Bodengestaltung des von der Linie berührten Landes bietet ebenfalls keine Schwierigkeiten; dazu kommt, dass das Klima gesund, die Bevölkerung ziemlich dicht und der Materialienreichthum bedeutend ist. Dem von v. Lesseps 1879 zum Studium der Kanalangelegenheit berufenen internationalen Kongress waren denn auch unter den 14 Entwürfen, welche die Ueberlandkanäle an den verschiedenen geeigneten Stellen Centralamerikas zum Gegenstand hatten, nicht weniger als 7 Entwürfe vorgelegt, in denen die Linie über Nicaragua ins Auge gefasst war, und diese Entwürfe waren es, welche sich, von den Amerikanischen Ingenieuren mit Beharrlichkeit verfochten, als stärkste Gegner des Panamakanals erwiesen, welchem indessen schliesslich seine besondere Eigenschaft als ein ohne Schleusen ausführbarer sog. „Niveaukanal“ zum Siege verhalf. Der von den Ingenieuren Lull und Menocal bearbeitete Entwurf des Nicaraguakanals wies im Ganzen 17 Schleusen auf, seine Länge — einschl. 88 km durch den See — betrug 292 km, die Durchfahrtsdauer war auf 4½ Tag, der Baukostenbetrag auf 770 Mill. Francs berechnet. Die Ausgangspunkte sind Brito am Stillen und Greytown (San Juan) am Atlantischen Ocean.

Wie der Plan der Nicaragualinie seitdem weiter verfolgt ist und sich Bahn gebrochen hat, wird im einzelnen wohl bald näher bekannt werden; gegenwärtig liegt nur die erwähnte wichtige Kabelnachricht vor nebst einem kurzen Auszuge aus dem zwischen den Vereinigten Staaten und Nicaragua am 1. Dezember v. J. abgeschlossenen Vertrage.

Darnach übernehmen es die Vereinigten Staaten, unverzüglich einen Schifffahrtskanal von Greytown am Caraibischen Meere nach Brito am Stillen Ocean zu erbauen. Die Kanallinie wird den San Juanfluss entlang gehen und in den Nicaraguasee münden, sodass die natürlichen Vortheile, welche die örtlichen Verhältnisse bieten, ausgenutzt werden. Nicaragua tritt auf beiden Seiten des Kanals einen 3 Englische Meilen breiten Landstreifen an die Vereinigten Staaten ab, den es indessen in Friedenszeiten selbst verwalten wird. Die Vereinigten Staaten liefern das Baukapital, wählen die Linie, entscheiden über die Einzelheiten des Baues und übernehmen die Vertheidigung der Umgebung des Kanals. Zu letzterem Zwecke dürfen sie auf dem Kanalgebiete Vertheidigungswerke anlegen; Nicaragua wird in der Aufrechterhaltung der Sicherheit des Kanals Beistand leisten. Der Kanal wird Eigenthum der Vereinigten Staaten, welche auch die Durchgangszölle festsetzen und erheben. Vom Reinertrag der Einnahmen fallen zwei Drittel den Vereinigten Staaten, ein Drittel Nicaragua zu. Mindestens zwei Jahre nach Vollziehung des Vertrags muss der Kanalbau beginnen und in zehn Jahren beendet sein. Zur Kanalverwaltungsbehörde stellen beide Länder je drei Mitglieder.

In dem Begleitschreiben, mit welchem der Präsident Arthur dem Senate den Vertrag übersandt hat, wird ausgesprochen, dass der Kanal durch das tüchtige Ingenieurkorps der Armee der Vereinigten Staaten billiger und besser hergestellt werden könne, als ein Werk von solcher Grossartigkeit auf andere Weise auszuführen sei.

Von verschiedenen Seiten, namentlich auch von England aus, wird darauf hingewiesen, dass ein im Jahre 1850 zwischen England und den Vereinigten Staaten abgeschlossenes Uebereinkommen, der sog. Clayton-Bulwer'sche Vertrag, den neuesten Vereinbarungen entgegenstehe. Dieser Vertrag bezieht sich nämlich auf den Nicaraguakanal und bestimmt, dass weder England noch Nordamerika eine ausschliessliche Aufsicht über den Kanal ausüben oder einen Landstrich daselbst unter seine Herrschaft bringen soll, dass am Kanal keinerlei Befestigungen angelegt werden, endlich, dass beide Länder im Gebrauch des Kanals gleiche Rechte geniessen sollen. Der neue Kanalvertrag wirft dieses alte Abkommen gänzlich über den Haufen; aber schon Blaine hat im Jahre 1881 im Namen seiner Regierung dem Englischen Auswärtigen Amt angezeigt, dass der Clayton-Bulwer'sche Vertrag den wachsenden Interessen und Hegemonieansprüchen Amerikas widerspreche, und der bei dem Vertragsabschluss betheiligte Amerikanische Staatsmann Clayton hat bereits 1850 nach dem Bekanntwerden des Vertrages bittere Anfeindungen seitens seiner Landsleute erfahren müssen. Dass diese Bestimmungen von 1850 das Zustandekommen des Unternehmens hindern sollten, ist daher nicht wahrscheinlich. Dem Welthandel aber — darin ist dem Präsidenten unbedingt beizustimmen — werden durch die Ausführung des Kanals grosse Vortheile erwachsen, und für die diesen kann auch die Herstellung mehrerer wettbewerbender Schiffsstrassen durch die Landenge von Centralamerika nur willkommen geheissen werden.

*) Nach No. 51 des „Centralbl. der Bauverwaltung“ 1884.

**) Vgl. den Aufsatz in No. 96 und 97 Jahrg. 1884 d. Ztg.

Literatur.

Allgemeine Deutsche Eisenbahn-Zeitung. Leipzig im Verlag von Eduard Strauch. Preis vierteljährlich 1½ ℳ.

Die genannte seit 1. d. M. in Leipzig wöchentlich erscheinende Zeitung will dem Deutschen Eisenbahnbediensteten Gelegenheit geben, sich über die wichtigsten Fragen auf seinem Gebiete zu unterrichten. Sie sucht dies zu erreichen durch: Darstellungen aus der Entwickelungsgeschichte des Deutschen Eisenbahnwesens; Biographien mit Portraits verdienstvoller Eisenbahn-Fachleute; Abhandlungen über Eisenbahnfachliches; Erzählungen aus dem Eisenbahnleben; Mittheilungen über neue Erfindungen und Verbesserungen; Beiträge auch aus subalternen Kreisen über gemachte Wahrnehmungen und Erfahrungen etc.

In dem an der Spitze der uns zugesandten ersten Nummer abgedruckten Prospekte wird weiter gesagt, dass es bis jetzt in Deutschland an einer Zeitschrift gefehlt habe, welche wie die vorliegende sich (gleich dem genialen Freiherrn M. M. v. Weber) die Verallgemeinerung der Eisenbahnwissenschaft zur alleinigen Aufgabe gemacht hat. Auch wir halten eine Verallgemeinerung der Eisenbahnwissenschaft, resp. die Anregung zu derselben für ein sehr erstrebenswerthes Ziel und glauben zu dessen Erreichung in der Vereinszeitung während ihres 24jährigen Bestehens manches Scherflein beigetragen zu haben. Eine lediglich diese Aufgabe verfolgende Zeitschrift herzustellen, halten wir nach unserer langjährigen Erfahrung aber für überaus schwierig und sind auf die Durchführung dieses Programms sehr gespannt. Möge die Redaktion der neuen Zeitung vor Allem die geeigneten Mitarbeiter finden, um den spröden Stoff in M. M. v. Weber's Geist umzuformen und schöngeistig zu gestalten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

1. Güterverkehr.

Der durch unsere Bekanntmachung vom 30. v. Mts. angekündigte, vom 10. huj. ab gültige **Schlesisch-Süddeutsche Ausnahme-Artikeltarif** ist erschienen und von den Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 12. Januar 1885. (107)

Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der Verbands-Verwaltungen.

Vom 15. Januar cr. ab tritt von Gleiwitz nach Oderberg trans **für Eisen** des Specialtarifs II, welches nachweislich nach den unteren Donauländern bestimmt ist, ein **ermässigter Ausnahmefrachtsatz** von 0,35 ℳ pro 100 kg bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder bei Zahlung der Fracht für dieses Quantum widerruflich in Kraft.

Breslau, den 12. Januar 1885. (108)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Preussisch-Thüringischer Verband. Vom heutigen Tage findet direkte Abfertigung von Wagenladungsgütern von und nach der Zuckerfabrik Rosenthal zu den Sätzen der Station Hundsfeld statt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 13. Januar 1885. (109)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für die **Beförderung von Steinen** des Specialtarifs III zwischen Messel und Rödelheim in Sendungen von 10 000 kg kommt ein direkter Frachtsatz von 0,22 ℳ pro 100 kg zur sofortigen Einführung.

Frankfurt a/M., den 8. Januar 1885. (110)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahn-Direktion Frankfurt a/M.

Vom 1. Februar 1885 ab werden im Tarifheft No. 2 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** im Verkehr zwischen Stettin, Station der Königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin einerseits und den Stationen der Weichselbahn und der Warschau-Terespoler Eisenbahn andererseits die Ausnahmetarifsätze für Cement in Wagenladungen von 10 000 kg ermässigt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen sowie die unterzeichnete Verwaltung. (111J)

Bromberg, den 10. Januar 1885.

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 15. Januar 1885 tritt im Staatsbahnverbande **Bromberg-Berlin** für Braunkohlensendungen von Strassgräbchen nach Cüstriner Vorstadt ein Ausnahme-Frachtsatz mit 0,44 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 11. Januar 1885. (112J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Februar cr. tritt für den **Transport Oberschlesischer Steinkohlen und Kokes** nach Stationen der Oesterreichischen Staatsbahnlinie Oswiecim-Podgórze ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Druckexemplare sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 6. Januar 1885. (113)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für den Artikel **„Kapselscherben“** bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung der Fracht für dieses Quantum tritt mit dem 20. Januar 1885 von Dambrau nach Wien Nordbahnhof im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande eine Ausnahme-Frachtsatz von 1,11 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Breslau, den 12. Januar 1885. (114)

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 12. Januar 1885 ab wird im Tarifheft No. 1 des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes** der direkte Verkehr zwischen Skierniewice, Station der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn, einerseits und den Stationen Danzig und Neufahrwasser andererseits via Alexandrowo auf Artikel der allgemeinen Wagenladungsklassen A 1 und B ausgedehnt.

Die Frachtsätze betragen zwischen

	Skierniewice und Danzig lg Th.
für Klasse A 1 .	41,18 Kop. u. 1,49 ℳ
für Klasse B .	41,18 „ „ 1,30 „
	Skierniewice und Neufahrwasser
für Klasse A 1 .	41,18 Kop. u. 1,55 ℳ
für Klasse B .	41,18 „ „ 1,36 „

pro 100 kg.

Bromberg, den 13. Januar 1885. (115 J)

Königl. Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussische Südbahn. Am 15. d. M. tritt der 8. Nachtrag zum diesseitigen Lokal-Gütertarif vom 1. Januar 1878 in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die Relationen zwischen Fischhausen transito einer- und Godnicken und Germau andererseits.

Druckexemplare sind à 10 ₰ bei unseren Güterexpeditionen zu haben. (116)

Die Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Giltigkeit gelangen für Hopfenstangen-Sendungen von Gersthofen nach Langenbrücken und Wiesloch direkte Frachtsätze zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen das Tarifbureau sowie die vorbezeichneten Stationen.

Karlsruhe, den 13. Januar 1885. (117)

Generaldirektion.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Neben einigen Berichtigungen, welche bezüglich der damit verbundenen Frachterhöhungen erst mit dem 1. März cr. in Kraft treten, gelangen mit dem heutigen Tage abgeänderte Tarifkilometer für verschiedene Stationsverbindungen und für direkte Tarifsätze für den Eil- und Stückgutverkehr der Haltestelle Jakschitz zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 14. Januar 1885. (118)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für den Güterverkehr zwischen der Station Lengfeld der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und Stationen des diesseitigen Direktionsbezirks treten mit sofortiger Giltigkeit direkte Frachtsätze in gleicher Höhe, wie solche im Verkehr mit der Station Reinheim der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn bestehen, in Kraft. — Auskunft über die Höhe dieser Frachtsätze ertheilen die betheiligten diesseitigen Güterexpeditionen.

Magdeburg, den 12. Januar 1885. (119)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Februar cr. treten ermässigte Frachtsätze für die Station Wejhybka der Buschtêhrader Bahn im Verkehr mit Rheinisch-Westfälischen Stationen in Kraft. Der betreffende Nachtrag IV zum Heft 1 des **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Gütertarifs** vom 1. Oktober 1883 ist in unserem Geschäftslokale sowie bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Köln, 12. Januar 1885. (120)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Am 20. d. M. wird die Badische Station Weingarten mit den um 0,02 ℳ pro 100 kg erhöhten Taxen der Station Bruchsal in den Ausnahmetarif für die Beförderung **von Steinkohlen** etc. im Verkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** aufgenommen.

Köln, den 13. Januar 1885. (121)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Deutsch-Belgischer und Deutsch-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. Januar a. cr. werden für den Transport von Eiern in Sendungen à 5 000 und 10 000 kg ab Eydtkuhnen transit nach den im Deutsch-Belgischen bezw. Deutsch-Belgisch-Französischen Gütertarife enthaltenen Belgischen und Französischen Stationen die Deutschen Schnittfrachten der Klassen A I und B bis zum Schnittpunkt Aachen auf 116,38 Francs bezw. 104,13 Francs pro 1 000 kg ermässigt.

Köln, den 11. Januar 1885. (122)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Königliche Eisenbahndirektion Altona. Zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande vom 1. April 1881 tritt mit Gültigkeit vom 20. Januar 1885 ein Nachtrag XVI in Kraft, durch welchen eine anderweite Bestimmung, betreffend die Gebühr für die Desinfektion der Eisenbahnwagen, zur Einführung gelangt.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare dieses Nachtrags durch unsere Betriebskontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 9. Januar 1885. (123)

Namens der Verbands-Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwillów. Mit 15./27. Januar a./n. Styls 1885 gelangt ein Nachtrag I zu den gemeinschaftlichen Specialtarifen im Verkehre zwischen den Stationen der Russischen Südwestbahnen einerseits und den Stationen Podwoloczyska und Brody andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält eine Berichtigung zum Specialtarif 14 (Kaukasisches Petroleum etc.).

Exemplare sind beim Oekonomate in Wien und bei der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, den 10. Januar 1885. (124)

Die General-Direktion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

Am 1. Februar 1885 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den **Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Coaks** nach Wejhybka in Kraft, wodurch der bezügliche Ausnahmetarif vom 1. September 1884 aufgehoben wird.

Tarifexemplare können ab 15. d. M. von den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Prag, am 11. Januar 1885. (125)

Die Generaldirektion der a. p. Buschtêhrader Eisenbahn.

Im **Westungarisch-Oesterr. Eisenbahn-Verbande** tritt am 15. Januar l. J. das Heft I in Kraft, welches direkte Frachtsätze für die Beförderung von Waaren aller Sorten zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, der Budapest-Fünfkirchner, Fünfkirchen-Barcser, Mohács-Fünfkirchner Eisenbahnen, der Ung. Westbahn, sowie den am rechten Donauufer gelegenen Stationen der Königl. Ung. Staatseisenbahnen einerseits und den Stationen Wien Oesterr.-Ung. St.-E.-G., Wien Südbahn und Matzleinsdorf, Wien Kais. Ferd.-Nordbahn, ferner Wien Kais. Elisab. Bahn trans. und Wien Lagerhäuser andererseits enthält.

Am Tage des Inslebentretens dieses Tarifes werden die für gleichnamige Relationen in dem vom Tage der Eröffnung der Linie Budapest-Neu-Szöny giltigen Heft IV des Oesterr.-Ung. Eisenbahnverbandes Theil II, ferner in dem vom 1. Febr. 1884 giltigen Heft I des Lokaltarifes Theil II der pr. Oesterr.-Ung. St.-E.-G., endlich in dem vom 25. August 1882 giltigen Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der K. Ferd.-Nordbahn, Südbahn, Oesterr.-Ung. St.-E.-G. und der Ung. Westbahn enthaltenen Frachtsätze ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes sind in unserer Tarifabtheilung käuflich.

Budapest, am 11. Januar 1885. (126)

Die Direktion.

Zu dem seit 1. August 1883 giltigen **Ausnahmetarife für Privatsalz-Sendungen des Ung. Eisenbahnverbandes** Theil II tritt am 20. Januar 1885 der Nachtrag II in Kraft, welcher die Aufnahme neuer Stationen und Berichtigungen von Tarifsätzen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung käuflich.

Budapest, den 10. Januar 1885. (127)

Die Direktion.

Vom 1./13. Januar a./n. St. 1885 ab werden Getreide- etc. Transporte, welche **per Achse in Woloczysk** zugeführt und daselbst **in loser Schüttung** zum Bahntransporte aufgegeben werden, inclusive Manipulationsgebühr zum Frachtsatze von 13 Rubel 75 Kopeken pro Wagen à 10 000 Kilogramm bis Podwoloczyska befördert.

Wien, den 12. Januar 1885. (128)

Die Generaldirektion

der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn.

II. Submissionen.

Lieferung von Brettersäumlingen. Die Lieferung von etwa 2 200 cbm Brettersäumlinge zum Anheizen der Lokomotiven soll vergeben werden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz zu erfahren. Angebote mit der Aufschrift „Submission für Säumlinge" sind bis zum 2. Februar d. J., Abends 6 Uhr, an die unterzeichnete Königl. Generaldirektion einzureichen. Die Oeffnung der Angebote findet am 3. Februar, früh 10 Uhr, statt. Die Anbieter sind bis zum 16. Februar d. J. an ihre Gebote gebunden; wer bis dahin Mittheilung nicht erhält, hat das Angebot als erledigt zu betrachten.

Dresden, am 7. Januar 1885. (129)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von Tschirschky.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Lieferung von 4 Stück Normal-Personenwagen I./II. Klasse soll vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ pro Exemplar von uns bezogen werden.

Versiegelte und mit Aufschrift versehene Offerten sind bis zu dem am 3. Februar cr., Vormittags 11 Uhr, hierselbst anstehenden Submissions-Termine portofrei einzureichen.

Altona, den 12. Januar 1885. (130)

Maschinentechnisches Büreau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 6. Zeitung des Vereins 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Januar 1885.

Begründung des Gesetzentwurfes,

betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Preussischen Staat.

Mit der Uebernahme der durch die Gesetze vom 24. Januar und 17. Mai 1884 auf den Staat übergegangenen Eisenbahnen hat die Durchführung des Staatseisenbahn-Systems innerhalb des Preussischen Landesgebietes im Wesentlichen ihren Abschluss erreicht. Wie in der Begründung des Entwurfes des erstgedachten Gesetzes hervorgehoben, wird ein Theil der noch verbleibenden inländischen Privatbahnen vom Staate für Rechnung der betreffenden Gesellschaften verwaltet, ohne dass die Sonderinteressen der letzteren derzeit eine Lösung dieses Verhältnisses geboten erscheinen liessen.

Zu diesen Unternehmungen gehören:
1. die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn,
2. die Münster-Enscheder Eisenbahn.

Auch gegenwärtig würde eine Aenderung des zwischen dem Staate und der Gesellschaft bestehenden Vertragsverhältnisses an und für sich nicht erforderlich sein, wenngleich die Mitwirkung der Gesellschaftsvertretung und die getrennte Verrechnung der Einnahmen und Ausgaben sich weder dem finanziellen noch dem wirthschaftlichen Effekte der Verwaltung als förderlich erweisen.

Nach den hinsichtlich beider Bahnen bestehenden Vertragsverhältnissen (Verträge vom 7 Juli/5. September 1875, bezw. 1. Juni 1875) ist jedoch dem Staate das Recht vorbehalten, nach Ablauf von 15 bezw. 10 Jahren vom 1. Januar bezw. 1. April 1876 an gerechnet, jeder Zeit die Uebertragung des Eigenthums der Bahn gegen Uebernahme sämmtlicher Schulden der Gesellschaft und Zahlung des fünffachen Betrages der Betriebsüberschüsse, welche sich in den der Abtretung vorhergehenden 5 Betriebsjahren ergeben, als Kapitalabfindung zu verlangen.

Bezüglich der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn tritt der Zeitpunkt, mit welchem der Staat von diesem Rechte Gebrauch zu machen berechtigt ist, mit dem 1. Januar 1891, bezüglich der Münster-Enscheder Eisenbahn mit dem 1. April 1886 ein, vorausgesetzt, dass diese Absicht den betreffenden Gesellschaften ein Jahr vorher angekündigt wird.

Die Nothwendigkeit einer gesonderten Rechnungslage über die Einnahmen und Ausgaben dieser Bahnen, welche sowohl durch die vom Staate übernommene Zinsgarantie, als auch durch den angegebenen Vorbehalt des Eigenthumserwerbes bedingt wird, sowie auf der anderen Seite die Mitwirkung der Gesellschaftsvertretung bei der Verwaltung, welche letztere naturgemäss den Gegenstand misstrauischer und ungünstiger Beurtheilung bildet, lassen es erwünscht erscheinen, diesen Zustand durch eine Verständigung mit der Gesellschaft über die Abtretung ihrer Rechte an den Staat zu beseitigen.

Der mit der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft vereinbarte Vertrag hat in dieser Gesetzesvorlage nicht Aufnahme gefunden. Die von einem Aktionär angefochtene Rechtsgültigkeit des Vertrages unterliegt der richterlichen Entscheidung. Da es zweifelhaft ist, ob die rechtskräftige Entscheidung so zeitig herbeigeführt werden kann, dass event. der Vertrag nach Eintritt der Rechtskraft noch vor Ablauf der im § 9 festgestellten Frist zur Perfektion gelangen würde, so erschien eine gesonderte Vorlage desselben zweckmässig.*)

Für die Münster-Enscheder Eisenbahn, welche der Staat, wie erwähnt, bereits zum 1. April 1886 zu erwerben berechtigt ist, würde die vertragsmässige Gegenleistung, wenn der Staat von seinem formellen Recht Gebrauch machen wollte, lediglich in der Uebernahme sämmtlicher Schulden der Gesellschaft bestehen, während die Aktionäre leer ausgehen würden, da der Betrieb der Bahn bis jetzt einen Ueberschuss der Einnahmen über die gesammten Ausgaben nicht ergeben hat. Nach dem bisher beobachteten Grundsatze erscheint es billig, den Aktionären, wenn sie auch nach dem Rentenwerth des Unternehmens eine Entschädigung für ihren Aktienbesitz nicht zu erwarten haben, doch

*) In der Begründung des Gesetzentwurfes, betreffend den Erwerb des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens für den Staat, wird weiter über die angefochtene Rechtsgültigkeit des Vertrages Folgendes mitgetheilt:

Die von einem Aktionär versuchte Anfechtung der Rechtsgültigkeit des Vertrages, welcher demnächst auf Grund des staatsseitigen Angebots mit der Gesellschaft vereinbart ist, kann als ein Hinderniss für die Einbringung der Gesetzesvorlage, durch welche die Genehmigung des mit der Gesellschaft vereinbarten Vertrages nachgesucht wird, nicht angesehen werden. Mit Rücksicht auf den § 9 des erwähnten Vertrages, wonach die Genehmigung der Landesvertretung zu dem event. mit dem 1. März 1885 hinfällig werdenden Abkommen sobald als thunlich herbeizuführen ist, wird vielmehr Seitens der Staatsregierung nichts zu versäumen sein, was im Falle der rechtskräftigen Abweisung der Klage vor dem gedachten Zeitpunkt das Zustandekommen des Vertrages zu sichern geeignet sein würde.

Sollte es sich als unthunlich erweisen, die Perfektion des Vertrages fristzeitig herbeizuführen und sonach der Versuch einer Verständigung mit der Gesellschaft über die freiwillige Abtretung des Unternehmens als gescheitert anzusehen sein, so würde vorbehalten bleiben, von dem dem Staate in dem Vertrage vom 7. Juli/5. September 1875 eingeräumten Rechte Gebrauch zu machen, sobald der Zeitpunkt für die Ausübung desselben gekommen sein wird.

eine mässige Abfindung für die freiwillige Abtretung ihres Eigenthums zu gewähren. Dieser Auffassung entsprechend ist mit der Gesellschaft ein Vertrag über die Abtretung ihres Unternehmens an den Staat vereinbart worden, nach welchem den Aktionären eine Abfindung in Höhe einer ¼ prozentigen Rente für die Stammaktien und einer ½ prozentigen Rente für die Prioritäts-Stammaktien zu gewähren ist. Es wird diese Abfindung eine jährliche Zinsaufwendung von ca. 26 000 ℳ erfordern und voraussichtlich schon in den nach Beseitigung der gesonderten Rechnung zu ersparenden Generalkosten für den Aufsichtsrath und die Generalversammlung der Aktionäre ihre Deckung finden.

(Die Verhältnisse der Münster-Enscheder Eisenbahn sind in einer angefügten Denkschrift näher erläutert.)

3. Die Schleswigsche Eisenbahn.

Mit dem Uebergange des Altona-Kieler Eisenbahnunternehmens ist auch die Verwaltung der Schleswigschen Eisenbahn auf den Staat übergegangen. Wie in der Denkschrift über das Altona-Kieler Eisenbahnunternehmen hervorgehoben, hat die Schleswigsche Eisenbahn-Aktiengesellschaft ihr Unternehmen durch Vertrag vom 4. August 1865 der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft gegen eine feste jährliche Rente von 5 pCt. verpachtet und zwar für die Zeit, während welcher nach Massgabe der Bestimmungen der Konzession und des Statuts die Schleswigsche Eisenbahngesellschaft zum Betriebe berechtigt ist. In der Konzessionsurkunde hat sich die Regierung das Recht vorbehalten, vom Jahre 1918 an die Schleswigsche Eisenbahn gegen Erlegung einer nach dem Durchschnittsbetrage der Nettoeinnahme in den zuletzt voraufgegangenen 5 Jahren zu ermittelnden, nach dem Verhältniss von 4 : 100 zu kapitalisirenden Summe jederzeit zu erwerben.

Mit Rücksicht hierauf wird die Schleswigsche Eisenbahn auch nach dem Uebergange der Altona-Kieler Eisenbahn auf den Staat als ein getrenntes Unternehmen nach den bisherigen Grundsätzen verwaltet, und insoweit der Staat der durch die Vereinigung des Altona-Kieler und des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens zu Einem Verwaltungsbezirk erwarteten Vortheile noch nicht theilhaftig. Im Gegentheil erheischt die mit dem Jahre 1918 eintretende Möglichkeit des staatsseitigen Erwerbes der Schleswigschen Bahn nach dem Durchschnitte der in den fünf vorhergehenden Jahren erzielten Betriebsüberschüsse eine scharfe Trennung der Verwaltung dieses Unternehmens von der der Staatseisenbahnen, bezw. eine genaue Abwägung bei Vertheilung der Kosten der gemeinschaftlichen Verwaltung. Diese Erschwernisse in der Verwaltung werden sich noch steigern, wenn das Altona-Kieler Eisenbahnunternehmen mit anderen vom Staate verwalteten Eisenbahnen zu Einem Verwaltungsbezirk vereinigt wird und dadurch der bisherige Anhalt für eine angemessene Vertheilung der gemeinschaftlichen Verwaltungskosten zwischen der Altona-Kieler und der Schleswigschen Eisenbahn verloren geht. Ein Nachtheil des gesonderten Fortbestandes der Schleswigschen Eisenbahn ist auch darin zu erkennen, dass bei Geldbeschaffungen zu Ergänzungs- und Erweiterungsanlagen nach Erschöpfung des Schleswigschen Dispositionsfonds nicht die Vortheile des Staatskredits ausgenutzt werden können, zu diesem Zweck vielmehr die anderweite Aufbringung der Geldmittel für Rechnung der Gesellschaft erforderlich werden würde. Auch würde zu dem Erwerbe des Eigenthums der Altona-Kieler Eisenbahn und zu der Einleitung der Liquidation der Gesellschaft nicht wohl eher geschritten werden können, bis zwischen dem Staate als Rechtsnachfolger der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft und der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft eine Neuregelung des Pachtverhältnisses stattgefunden haben würde.

Im Hinblick auf diese Weiterungen und Schwierigkeiten erschien es angezeigt, schon jetzt das Interesse der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft an der gesonderten Verwaltung ihres Unternehmens durch die Uebertragung des Eigenthums der Bahn auf den Staat unter entsprechender Abfindung der Aktionäre zu beseitigen. Da mit der Verstaatlichung der Altona-Kieler Eisenbahn zwei Drittheile sämmtlicher Aktien der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft bereits in der Hand des Staates vereinigt sind, so handelt es sich effektiv nur noch um die Abfindung des im Verkehr befindlichen Einen Drittheils, also um den Nominalbetrag von nicht ganz 5 000 000 ℳ.

Was die Höhe der zu gewährenden Abfindung anbetrifft, so war zu berücksichtigen, dass die Aktionäre der Gesellschaft bis zum Jahre 1918 im Genusse einer festen jährlichen Rente von 5 pCt. sich befinden, dass die von da an zu erwartenden Revenuen zwar keineswegs sichere, insoweit aber überhaupt ein Urtheil über die Gestaltung der Verhältnisse nach einem Zeitraum von 34 Jahren möglich ist, die Erwartungen der Aktionäre auf dauernden Genuss einer 5 pCt. Rente nicht ungünstige zu nennen sind. Die Betriebsüberschüsse der Schleswigschen Eisenbahn haben bisher freilich in keinem Jahre die von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft garantirte 5 pCt. Rente erreicht, vielmehr

im Jahre 1873 nur	0,41 pCt.	im Jahre 1879 nur	3,42 pCt.
„ „ 1874 „	0,41 „	„ „ 1880 „	3,21 „
„ „ 1875 „	1,91 „	„ „ 1881 „	2,98 „
„ „ 1876 „	2,73 „	„ „ 1882 „	2,52 „
„ „ 1877 „	2,80 „	„ „ 1883 „	3,44 „
„ „ 1878 „	2,24 „		

des Schleswigschen Stammaktienkapitals betragen.

Die Verkehrsentwickelung der Schleswigschen Eisenbahn, welche in steter Zunahme begriffen ist, lässt indess die Annahme gerechtfertigt erscheinen, dass den Aktionären der Schleswigschen Eisenbahn auch nach dem Wegfall der von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft geleisteten Garantie die bis dahin bezogene Rente nicht geschmälert werden wird. Es erschien daher angemessen, bei Bemessung der den Aktionären zu gewährenden Kapitalabfindung die 5 pCt. Rente als eine dauernde zu Grunde zu legen und dementsprechend für je eine Stammaktie à 600 ℳ eine Kapitalabfindung von 750 ℳ und zwar in Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. konsolidirten Anleihe zu gewähren.*)

4. Die Braunschweigischen Eisenbahnen.

Mit dem Uebergang des Berlin-Potsdam-Magdeburger und des Bergisch-Märkischen Eisenbahnunternehmens auf den Staat ist der letztere zugleich in den Besitz des gesammten Aktienkapitals der Braunschweigischen Eisenbahn im Betrage von 36 000 000 ℳ gelangt. Von diesem waren bei der im Jahre 1870 erfolgten Gründung der Gesellschaft je 12 000 000 ℳ von der Bergisch-Märkischen und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft übernommen. Der Rest des Kapitals wurde in 20 000 Aktien à 600 ℳ zerlegt, von welchen demnächst die beiden vorgenannten Gesellschaften je 10 000 Stück erwarben, so dass jede derselben die Hälfte des gesammten Aktienkapitals besass. Nachdem die Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft zur Liquidation und Auflösung gebracht ist, gehört die Hälfte des Aktienbesitzes dem Staate eigenthümlich, während die andere Hälfte noch im Eigenthum der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft sich befindet, dessen Nutzniessung aber, da die Bergisch-Märkische Eisenbahn für Rechnung des Staates verwaltet wird, wiederum dem Staate zusteht.

Wenngleich hiernach die Verwaltung ausschliesslich für Rechnung des Preussischen Staates geführt wird, so befindet dieser sich doch nicht in dem Besitze des Unternehmens, dasselbe wird vielmehr durch eine besondere Direktion verwaltet. Der Einfluss des Preussischen Staates auf die Verwaltung ist auf die dem Aufsichtsrath und der Generalversammlung statutmässig zustehende Einwirkung beschränkt, welche er vermöge seines Aktienbesitzes geltend zu machen in der Lage ist. Das Gesellschaftsstatut enthält jedoch eine Reihe von Bestimmungen hinsichtlich der Bildung des Aufsichtsraths, der Ausübung des Stimmrechts in den Generalversammlungen der Aktionäre etc., welche das Fortbestehen der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft voraussetzen. Nach Auflösung der ersteren sind aus der Anwendung dieser Bestimmungen und anderweit Unzuträglichkeiten entstanden, deren Beseitigung dringend erwünscht erscheint, aber überall von der Zustimmung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung abhängig ist. Nach längeren Verhandlungen ist dieselbe in dem diesem Gesetzentwurfe unter § 1 beigefügten Staatsvertrage ausgesprochen und hierdurch sowie durch den mit der Gesellschaft geschlossenen Vertrag die Möglichkeit gegeben, sowohl den Betrieb durch Einverleibung der Braunschweigischen Linien in die der Bezirke der anschliessenden Staatseisenbahndirektionen diesseits zu übernehmen, als auch durch Einleitung der Liquidation der Gesellschaft die formelle Lösung des bestehenden Verhältnisses herbeizuführen.**)

Mit der Uebernahme der unter No. 1 bis 4 bezeichneten Eisenbahnunternehmungen wird das Staatseisenbahnnetz einen Zuwachs von 946 km erhalten, und zwar beträgt die Betriebslänge

1. der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn	298 km
2. der Münster-Enscheder Eisenbahn	57 „
3. der Schleswigschen Eisenbahn	234 „
4. der Braunschweigischen Eisenbahn	357 „
zusammen	946 km

*) Die Verhältnisse der Schleswigschen Eisenbahn sind bereits in der dem Landtage bezüglich der Verstaatlichung der Altona-Kieler Eisenbahn vorgelegten Denkschrift eingehend erörtert worden. Zur Vermeidung von Wiederholungen wird auf dieselbe Bezug genommen und dieser Vorlage nur eine Zusammenstellung der Betriebsergebnisse der Schleswigschen Eisenbahn während der letzten 10 Jahre beigefügt.

**) Die Voraussetzungen und Bedingungen, unter welchen diese Vereinbarungen stattgefunden haben, sind in einer Denkschrift näher erläutert.

Der Gesetzentwurf sowie die demselben beigefügten Verträge entsprechen in ihrer Fassung im Wesentlichen den bisher vorgelegten Gesetzentwürfen und Verträgen gleicher Art. Es wird daher auf das zur Begründung dieser Gesetzesvorlagen Gesagte Bezug genommen und hier nur noch Folgendes bemerkt:

Die Halle-Sorau-Gubener, die Münster-Enscheder und die Schleswigsche Eisenbahn sollen sofort käuflich übernommen werden.

Bei der Braunschweigischen Eisenbahn übernimmt der Staat zunächst den Betrieb und die Verwaltung. Zugleich ist demselben das Recht vorbehalten, zu jeder Zeit das Eigenthum der Eisenbahn zu erwerben und die Gesellschaft aufzulösen.

Bezüglich der Beamten der Münster-Enscheder und der Schleswigschen Bahnen, welche schon bisher in den Staatsdienst übernommen sind, treten wesentliche Aenderungen durch die Uebernahme des Eigenthums der beiden Bahnen nicht ein. Unter den Braunschweigischen Beamten nehmen diejenigen, welche seiner Zeit aus dem Braunschweigischen Staatsdienst mit dem Verkauf der Bahnen an eine Aktiengesellschaft in den Dienst dieser letzteren übergetreten sind, eine besondere Stellung ein. Das Dienstverhältniss derselben ist vertragsmässig, in Uebereinstimmung mit den für die Braunschweigischen Staatsbeamten geltenden pragmatischen Bestimmungen, geregelt. Auch ist denselben gestattet worden, Mitglieder der Beamtenwittwen- und -Waisen-Versorgungsanstalt mit gleicher Berechtigung und Verpflichtung wie die Herzoglichen Beamten zu bleiben. In diesen Verhältnissen tritt auch mit der Uebernahme der Braunschweigischen Eisenbahn seitens des Preussischen Staates zunächst eine Veränderung nicht ein, so weit und so lange nicht die Uebernahme der betreffenden Beamten in den Preussischen Staatsdienst erfolgt. Den in den diesseitigen Staatsdienst übertretenden Beamten wird bei ihrer künftigen Pensionirung, welche im Allgemeinen nach Preussischen Grundsätzen, nach Braunschweigischen Grundsätzen indess insoweit erfolgen soll, als die zur Zeit des Uebertritts in den Preussischen Staatseisenbahndienst bereits erdiente Braunschweigische Pension die später nach Preussischen Grundsätzen sich ergebende übersteigt, die im Braunschweigischen Staatsdienst und im Dienst der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zurückgelegte pensionsfähige Dienstzeit mit in Anrechnung gebracht. Aus dem letzteren Zugeständniss kann eine nennenswerthe Mehrbelastung für die diesseitige Staatskasse nicht erwachsen, da nach dem Braunschweigischen Staatdienstgesetze mit dem vollendeten 50. Dienstjahre das v o l l e Normalgehalt als Pension und auch im Uebrigen günstigere Pensionssätze als nach den Preussischen Normen gewährt werden. Diese Regelung der Pensionsverhältnisse der vormaligen Braunschweigischen Staatsbeamten entspricht der Billigkeit und steht mit denjenigen Grundsätzen in Uebereinstimmung, nach welchen seiner Zeit die Pensionsansprüche der Beamten der im Jahre 1866 erworbenen Landestheile geordnet sind.

Mit der Uebernahme der Verwaltung und des Betriebes der Braunschweigischen Eisenbahn für Rechnung des Staates bezw. mit dem Erwerbe des Eigenthums der Schleswigschen und der Münster-Enscheder Eisenbahn fallen dem Staate alle zum Vermögen der Gesellschaften gehörigen Fonds, namentlich die Reserve- und Erneuerungsfonds, zur freien Verfügung anheim. Auf diese Fonds soll vertragsmässig die Abfindung der Mitglieder der Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft verrechnet werden. Ueber den alsdann verbleibenden Rest wird im Wege der Gesetzgebung zu verfügen sein; demgemäss wird in dem Gesetzentwurfe, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes etc., die nähere Bestimmung über die Verwendung dieser Fonds vorgesehen werden.

Auch die Reserve- und Erneuerungsfonds der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn fallen dem Staate mit dem Erwerbe des Eigenthums dieser Bahn anheim. Zur thunlichsten Vereinfachung der Verrechnung empfiehlt es sich, die verhältnissmässig nicht erhebliche baare Zuzahlung, welche an die Inhaber der Prioritäts-Stammaktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft gemäss § 4 des Erwerbsvertrages zu leisten ist, zum Gesammtbetrage von 506 205 ℳ aus diesen Fonds zu entnehmen. Die Verwendung des alsdann verbleibenden Restes derselben bleibt der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

Die Höhe der sämmtlichen genannten Fonds nach dem Rechnungsabschlusse ult. 1883 bezw. 1883/84 ist nach Abzug der an die Direktoren der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zu zahlenden Abfindungen auf den Gesammtbetrag von 7 702 933 Mark nachgewiesen. Dieser Bestand verändert sich jedoch noch durch diejenigen Buchungen, welche bis zur definitiven Schliessung der Fonds vorzunehmen sein werden.

Unerledigte Konzessionen zum Bau neuer Bahnen sind nur bezüglich der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vorhanden. Dieselbe hat die Konzession für den Bau der Linie B r a u n s c h w e i g-Preussische Landesgrenze in der Richtung auf H i l d e s h e i m erhalten. Die erforderlichen Vorarbeiten für die auf Preussischem Gebiet belegene Theilstrecke von Hildesheim bis zur Preussischen Landesgrenze sind soweit fertiggestellt, dass mit der Bauausführung begonnen werden kann, sobald die gleichzeitige Ausführung der Anschlussstrecke auf Braunschweigischem Gebiete sichergestellt ist. Die Preussische Anschlussstrecke war seiner Zeit der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft konzessionirt. Die zur Ausführung dieser Theilstrecke erforderlichen Mittel sind mit dem Baufonds der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft zur Verfügung der Staatsverwaltung gekommen. Zur Herstellung der auf Braunschweigischem Gebiete belegenen Theilstrecke wird der erforderliche Kredit in dem oben erwähnten Gesetzentwurfe, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes etc., nachgesucht.

Ausserdem ist zwischen der Gesellschaft und der Herzoglich Braunschweigischen Regierung seiner Zeit vereinbart worden, dass die Gesellschaft berechtigt, aber auch verpflichtet sei, auf Grund der festzustellenden Konzessionsbedingungen innerhalb eines Jahres nach erfolgter Aufforderung der Regierung den Bau einer Bahn von Braunschweig aus zur Verbindung mit der Berlin-Lehrter Bahn zu beginnen und nach 3 Jahren zu vollenden. Die Konzession für diese Bahn ist bisher nicht ertheilt. Die Königlich Preussische Regierung hat jedoch, um sowohl der von der Gesellschaft übernommenen Verpflichtung zu genügen, als auch eine durch die angegebene Vereinbarung als zweckmässig anerkannte Vervollständigung des Braunschweigischen Eisenbahnnetzes herbeizuführen, in dem unter § 1 No. 1 dem Gesetzentwurf beigefügten Staatsvertrag vom 27./30. Juni 1884 sich bereit erklärt, eine Eisenbahn von B r a u n s c h w e i g nach G i f h o r n für eigene Rechnung auszuführen. Die Bereitstellung der zur Ausführung dieses Unternehmens erforderlichen Geldmittel kann erst nach Beendigung der Vorarbeiten, deren Anfertigung inzwischen angeordnet ist, nachgesucht werden.

Dem zu Ergänzungsanlagen bestimmten Dispositionsfonds der Schleswigschen Eisenbahnen sind bei Verpachtung derselben an die Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft Schleswigsche Stammaktien im Nominalbetrage von 3 000 000 ℳ zur statutarischen Verwendung überwiesen. Hiervon befinden sich zur Zeit noch 1 121 400 ℳ im Bestande, auf welche verschiedene Bauausgaben zwar angewiesen aber noch nicht verrechnet sind, weil von einem weiteren Verkauf der Aktien aus Zweckmässigkeitsgründen Abstand genommen worden ist. Zu einem Umtausch dieser Aktien gegen Staatsschuldverschreibungen nach Massgabe des Verstaatlichungsvertrages, durch welche Massnahme der Bestand auf den Betrag von 1 401 750 ℳ erhöht werden würde, liegt kein Bedürfniss vor, es erscheint vielmehr angemessen, den Geldbedarf bis zur Höhe von 1 121 400 ℳ an Stelle der Stammaktien durch Begebung von Staatsschuldverschreibungen zu beschaffen. Hierzu wird im § 4 des Gesetzentwurfes die Ermächtigung nachgesucht.

Auf die einzelnen Verträge, soweit dieselben nicht bereits wenigstens im Auszug mitgetheilt sind, werden wir demnächst zurückkommen.

Die politische Bedeutung der Orientbahnfrage.

Von **Paul Dehn.**

Im Gespräch mit einem durch Erfahrung und Stellung hervorragenden Deutschen Diplomaten wurde ich unlängst darauf aufmerksam gemacht, dass Deutschlands Interesse an den Orientbahnen, genau betrachtet, doch nur ein sehr geringes und untergeordnetes sei. Mit Rumänien und Serbien, wie mit den beiden wichtigsten Häfen des Schwarzen Meeres sei Deutschland durch Eisenbahnen bereits verbunden, Deutschlands Güteraustausch dagegen mit der Europäischen und Asiatischen Türkei, vorerst von nicht erheblichem Werthe, fände auf dem Seewege über Hamburg oder Antwerpen, Triest oder Genua genügende Beförderungsgelegenheiten. Im Grunde genommen würden die Orientbahnen nur dem Personen- und Schnellverkehr zu Gute kommen und derselbe sei noch recht unbedeutend.

Obschon mit der Eröffnung neuer Wege sich in der Regel ein neuer Verkehr zu entwickeln pflegt, welcher früher nicht vorhanden war, obschon die Ermöglichung eines direkten Eisenbahn-Personenverkehrs zwischen Deutschland und Konstantinopel-Salonichi voraussichtlich die Anknüpfung neuer Handelsbeziehungen und in Folge dessen die Vermehrung des Güterverkehrs herbeiführen würde, so mag immerhin jene Anschauung, wonach die Bedeutung der Orientbahnen im Hinblick auf die geringen Bedürfnisse des Personen- und Eilgutverkehrs für Deutschland eine erhebliche vorerst nicht ist, ihre Berechtigung haben.

Bei Beurtheilung der Orientbahnen ist indessen noch ein anderer Gesichtspunkt als der blosse wirthschaftliche ins Auge zu fassen und da gewinnt die Orientbahnfrage auch für Deutschland eine erhöhte Bedeutung. Auf einer Eisenbahn können nicht nur Personen und Güter, sondern unter Umständen auch Regimenter und Batterien befördert werden. Für Deutschland wäre es nun von grosser Wichtigkeit, wenn die Möglichkeit bestände, auf fahrbaren Schienenstrassen nach Konstantinopel, nach Anatolien und Syrien bis nach Aegypten hin Regimenter und

Batterien zu befördern. Vorerst genügt, wie gesagt, nur die Möglichkeit einer solchen Beförderung auf vorhandenen Bahnen. Es liegt auf der Hand, dass das Deutsche Reich in der Aegyptischen Frage eine bestimmtere Stellung nehmen könnte, nicht das Deutsche Reich für sich, sondern als Mandatar der Europäischen Kontinentalstaaten, wenn die Möglichkeit bestände, unter Vermeidung des Seeweges Truppen auf beschienten Landwegen nach Aegypten zu werfen, wo mit Hülfe einer überaus geringen Machtentwickelung, lediglich auf Grund seiner Beherrschung der Seewege ein einzelner ferner Staat besondere und bedeutende Vorrechte beansprucht und durchzusetzen versucht. Gegenwärtig fühlt sich England sicher und bietet dem übrigen Europa Trotz, weil man ihm nicht beikommen kann. Eine Orientbahn bis über Konstantinopel hinaus mit der Möglichkeit der Truppenbeförderung, würde den Engländern die Situation wesentlich anders erscheinen lassen. Es handelt sich da nicht um abenteuerliche Kriegszüge, sondern um eine schwer ins Gewicht fallende Bereitschaft.

Kurz und gut, es könnte Aegypten in die Interessen- und zugleich in die Machtsphäre Deutschlands gerückt werden durch die Fertigstellung einer Orienteisenbahn. So lange die Bulgarisch-Türkischen Anschlüsse der Orientbahnen nicht ausgebaut sind, bleibt selbst Konstantinopel der Machtsphäre Deutschlands und Mitteleuropas noch entrückt.

Wiederum finden gegenwärtig in Konstantinopel Verhandlungen über den Ausbau der Anschlussbahnen statt, allein wiederum unter Verhältnissen, welche eine befriedigende Lösung der Orientbahnfrage in weiteste Ferne rücken.*) Im Vordergrunde steht die Ottomanbank mit ihren Angeboten und feilscht mit der Pforte, im Hintergrunde aber waltet Baron Hirsch und beherrscht, unterstützt von der Oesterreichisch-Ungarischen Diplomatie, die Situation. Das ist nicht etwa eine Uebertreibung, sondern eine Thatsache, welche unzweifelhaft besteht, nachdem die Ottoman-Bank, wie eines der Hauptorgane des Baron Hirsch, die „Neue Freie Presse", meldet, bei den Verhandlungen mit der Pforte derselben die Bedingung gestellt hat, dass die Türkische Regierung ein für allemal ausdrücklich darauf verzichte, die im Betriebe der Gesellschaft Hirsch befindlichen Eisenbahnlinien unter Sequester zu stellen. Die Konzession des Baron Hirsch lautet auf 100 Jahre!

Wenn die Pforte solche entwürdigenden Bedingungen eingeht, wenn sie sich noch weiterhin auf unabsehbare Zeit ausbeuten lassen, wenn sie auch fernerhin alle Erträge und selbst ihre Eigenthumsrechte dem Baron Hirsch überlassen will, so kann das dem Deutschen Reiche gleichgültig bleiben. Nicht gleichgültig aber ist dem Deutschen Reiche der Betrieb der Orientbahnen. Da stehen Deutsche Interessen in Frage und verlangen ernste Wahrnehmung ohne Rücksicht auf widerstrebende Privatinteressen. Wird nur erst einmal kund, in welch verwahrlostem und rekonstruktionsbedürftigem Zustande die Linien der Gesellschaft Hirsch sich befinden, wie wenig sie selbst den geringsten Anforderungen des grossen Verkehrs zu entsprechen vermögen, was sich nach dem Ausbau der Anschlüsse zeigen wird, und fährt die Gesellschaft Hirsch fort, durch übermässig hohe Tarife die Benutzung ihrer Linien vollends illusorisch zu machen, so wird das Deutsche Reich sich veranlasst sehen, zu interveniren, indem es mit demselben Recht, mit welchem England in Aegypten vorgegangen, die Orientbahnfrage für eine Europäische Angelegenheit erklärt und als Mandatar Europas im Interesse desselben zur Regelung dieser Frage schreitet. Was bis dahin zu Gunsten des Baron Hirsch oder anderer Finanziers per fas et nefas stipulirt worden, wird dann Gegenstand der Untersuchung der Europäischen Mächte sein, welche unter Deutschlands Vorsitz souverän darüber zu entscheiden haben werden.

Es ist nur zu wünschen, dass diese Entwicklung der Dinge möglichst beschleunigt werde, etwa dadurch, dass die Pforte in ihrer Bedrängniss sich an Deutschland und Europa wende mit dem Ersuchen, in Betreff der Orientbahnfrage zunächst eine internationale Enquete zu veranstalten. Eine internationale Kommission nach Analogie der Europäischen Donau-Kommission in Galatz wird dann den Betrieb der Türkischen Bahnen in ihre Verwaltung zu übernehmen haben.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterstellte, am 8. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, auf Staatskosten erbaute, 58,50 km lange Sekundärbahn Szadadka-Baja als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Circularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 96 vom 7. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung mehrerer Streitfälle zur schiedsricherlichen Entscheidung (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 107 vom 11. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereinsstatut. Ergänzung eines zur Prüfung und Begutachtung überwiesenen Antrages auf Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 127 vom 8. d. Mts. an alle Vereinsverwaltungen, betreffend Ausschliessung des Artikels „flüssiges Ammoniak" vom Eisenbahntransport (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 181 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ergänzung des Verzeichnisses der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 13. d. Mts.)

No. 256 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 278 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 258 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten. Ueberweisung der Frage, ob es sich empfiehlt, an Stelle der jetzigen Umrechnung der verschiedenen Heizmaterialien auf Steinkohlenheizwerth, die Umrechung auf eine stets gleich bleibende Wärme-Einheit festzusetzen, zur Prüfung und Bestimmung der Grundsätze und Regeln, nach welchen diese Umrechnung zu erfolgen habe (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 293 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 7./8. d. Mts. in Frankfurt a/M. abgehaltenen Kommionssitzung (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussischer Landtag: Aus der Thronrede.

Der Landtag wurde am 15. d. M. durch den Vizepräsidenten des Staatsministeriums mit einer Thronrede eröffnet, welche auch das Eisenbahnwesen resp. die beabsichtigten Eisenbahnvorlagen in folgender Stelle berührte:

„Behufs erhöhter Nutzbarkeit des mit gedeihlichem Erfolge durchgeführten Staatseisenbahnsystems hat die Regierung auf den Erwerb einiger weiterer Privateisenbahnen für den Staat Bedacht genommen, als das zweckmässigste Mittel zur Lösung der Schwierigkeiten, welche die besonderen Verhältnisse der betreffenden Gesellschaften zum Staate der wünschenswerthen Vereinfachung der Verwaltung entgegenstellen. Die vereinbarten Verträge werden Ihnen vorgelegt und wegen Verwendung der durch den Abschluss derselben bereitstehenden Mittel für die Ausführung von Meliorationsbahnen Vorschläge gemacht werden."

Die Eisenbahnvorlagen.

Dem Landtag sind, wie erwartet, Gesetzentwürfe zugegangen über die Erwerbung der Halle-Sorau-Gubener, der Münster-Enscheder, der Schleswigschen und der Braunschweigischen Bahn. Der Inhalt der drei ersten Verträge ist durch die Verhandlungen der Generalversammlungen bekannt, auch bei den Braunschweigischen Bahnen handelt es sich mehr um eine Formalität, denn Preussen besitzt als Rechtsnachfolgerin der verstaatlichten Bergisch-Märkischen und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahngesellschaft die Aktien derselben zu Eigenthum. Aehnlich liegt es bei der Schleswigschen Bahn, deren Aktien im Besitz von Altona-Kiel gewesen sind. Auszüge aus den Vorlagen bringen wir an anderer Stelle.

Das Abgeordnetenhaus berieth bereits in seiner 3. Plenarsitzung am 19. d. Mts. den Gesetzentwurf, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat (Braunschweigische, Münster-Enscheder, Schleswiger und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn), welchem auch namens der prinzipiellen Gegner der Verstaatlichung der Abg. Büchtemann keinen Widerstand entgegensetzte, da seine Freunde diese Verwaltungsakte im Rahmen des einmal geltenden Prinzips als begründet anerkannten. Nachdem sich dann die Abgg. v. Wedell-Malchow (Deutschkonservativ), v. Eynern (nationalliberal) und Schreiber [Nordhausen] (freikonservativ) für die Vorlage ausgesprochen, wurde dieselbe einer besonderen Kommission von 21 Mitgliedern zu Vorberathung überwiesen.

Etat der Preussischen Staatsbahnen.

Die Gesammtlänge der mit Beginn des Etatsjahres 1885/86 für den öffentlichen Verkehr im Staatsbetriebe befindlichen Bahnstrecken beträgt 20 229,71 km. Die Gesammtsumme der Einnahmen und ordentlichen Ausgaben des Etats der Eisenbahnverwaltung für das Jahr 1885/86 stellt sich gegenüber der Veranschlagung für das Jahr 1884/85 wie folgt. Es betragen die Einnahmen 1885/86 678 196 505 ℳ, 1884/85 575 977 340 ℳ, mithin im Jahre 1885/86 102 219 165 ℳ mehr. Die ordentlichen Ausgaben betragen

---

*) Siehe jedoch die neueste Nachricht über die Abmachungen der Pforte mit der Ottomanbank S. 63. D. Red.

1885/86 477 442 381 *M*, 1884/85 402 127 155 *M*, mithin pro 1885/86 mehr 75 315 226 *M* und der Ueberschuss im Jahre 1885/86 2 754 124 *M*, 1884/85 173 850 185 *M*, mithin im Jahre 1885/86 26 903 939 *M* mehr. Nach der auf Grund des Gesetzes vom 27. März 1882, betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahnangelegenheiten, aufgestellten Berechnung des Betrages, welcher von dem Ueberschuss der Einnahmen gegen die ordentlichen Ausgaben dieser Verwaltung für das Jahr 1885/86 zur Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld zu verwenden sein wird, sind zur Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld 157 399 169 Mark erforderlich, während für das Jahr 1884/85 zur gleichen Verzinsung 134 255 550 *M* berechnet und mithin für das Jahr 1885/86 23 143 619 *M* mehr veranschlagt sind. Diesem Mehrbedarfe an Verzinsung steht der Mehrüberschuss von 26 903 939 *M* gegenüber.

Weder Triest noch Genua.

Die von der Reichsregierung angestellten Ermittelungen über den angemessensten Ausgangshafen der Mittelmeer-Zufahrtslinien für die zu subventionirende Ostasiatische Linie, wobei bekanntlich Neapel, Triest, Genua und Brindisi in Frage kamen, sind nunmehr geschlossen. Wie die „Nat. Z." vernimmt, ist die Wahl mit Rücksicht auf die Schnelligkeit der Beförderung auf Brindisi gefallen. Diese Entscheidung wird zweifellos in Oesterreich wie in Italien ungemeines Aufsehen erregen. (Das letzte Wort in dieser noch dem Reichstag zur Beschlussfassung vorliegenden Angelegenheit ist noch nicht gesprochen. Die Red.)

Zum Sommerfahrplan pro 1885.

Aus Bromberg, 11. Januar, wird der „Voss. Ztg." geschrieben: Der vom Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten bereits genehmigte Sommerfahrplan für Ostdeutschland pro 1885, welcher dem Bezirkseisenbahnrathe in Bromberg in der Sitzung vom 22. d. M. unterbreitet wird, dürfte in allen Kreisen der Verkehrsinteressenten eine freudige Aufnahme finden, da er thatsächlich vorhandenen Missständen abhilft und allgemeinen Wünschen durchweg entspricht. Behufs Herstellung einer neuen durchgehenden Kurierzugs-Verbindung Paris-Köln-Berlin-Petersburg wird der Kurierzug I., welcher 9 Uhr früh von Berlin (Schles. Bahnhof) abgeht (über Konitz), in Königsberg 8 Uhr 20 Min. Abends und um 11 Uhr 12 Min. Abends in Eydtkuhnen eintreffen. Der korrespondirende Gegenzug Kurierzug No. 2 geht 7 Uhr 2 Min. früh von Eydtkuhnen ab und trifft Abends 8 Uhr 10 Min. auf dem Schlesischen Bahnhof in Berlin ein. An Stelle des bisherigen gemischten Zuges für die Strecke Bromberg-Schneidemühl wird ein Personenzug zum Anschluss an Zug 2 gelegt, welcher 1 Uhr 49 Min. von Bromberg abgeht und 3 Uhr 43 Min. in Schneidemühl eintrifft. Ebenso werden die Personenzüge 17 und 18 bis Bromberg durchgeführt, so dass für Zug 17 die Abfahrt von Berlin Friedrichstrasse auf 2 Uhr 5 Min. Nachm. und die Ankunft in Bromberg auf 11 Uhr 46 Min. Abends festgesetzt ist. Personenzug 18, welcher 5 Uhr 45 Min. früh von Bromberg abfährt, trifft 2 Uhr 42 Min. Nachm. in Berlin Friedrichstrasse ein. Mit diesen vorerwähnten Aenderungen ist thatsächlich einem langgefühlten Verkehrsbedürfnisse entsprochen, weil dadurch auch die Nachtkurierzüge eine wünschenswerthe Entlastung erfahren werden. Die entsprechende Verschiebung der Anschlusszüge auf den Nebenstrecken bleibt vorbehalten, da die Verhandlungen hierüber noch im Gange sind. Zwischen Breslau und Danzig wird eine neue direkte Zugverbindung über Bromberg hergestellt, demzufolge auch die Umwandlung der gemischten Züge zwischen Posen-Bromberg und Bromberg-Dirschau erfolgen soll.

Weiter wird aus Strassburg i/E. unterm 14. Januar der „Voss. Ztg." berichtet: Zu der auf heute hierher anberaumten Mitteleuropäischen Sommerfahrplan-Konferenz pro 1885 sind 85 Delegirte für 70 Deutsche, Oesterreichisch-Ungarische, Schweizerische, Belgische, Holländische, Italienische, Französische, Dänische etc. etc. Eisenbahnverwaltungen, sowie für 2 Dampfschifffahrts-Gesellschaften erschienen. Den Vorsitz bei den Plenarberathungen führt Herr Geheimrath Mebes. Als Regierungs-Kommissare sind für das Deutsche Reich Herr Rath Jungnickel, für Oesterreich-Ungarn Herr Hofrath Hildrichsburg erschienen. Beschlossen wurde, dass der Sommerfahrplan allgemein am 1. Juni in Kraft treten soll. Die Winterfahrplan-Konferenz pro 1885/86 wird am 24. Juni d. J. in Pest stattfinden.

Lehrwerkstätten der Preussischen Staatsbahnen.

Wie der „Berl. Akt." vernimmt, beabsichtigt die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung mit der Errichtung von Lehrwerkstätten an geeigneten Orten fortzufahren. Man will auf diese Weise den Klagen über geringe Befähigung von in Privatwerkstätten ausgebildeten Handwerkern zur Verwendung als Lokomotivführer, Wagen- und Werkmeister abhelfen. In der Regel suchen die in den Reparaturwerkstätten der Staatseisenbahnen ausgebildeten Lehrlinge wiederum in diesen Werkstätten nach beendeter Lehrzeit Arbeit, und sie werden dann meist tüchtige Lokomotivführer, Wagen- oder Werkmeister. Wenn die bestehenden Lehrwerkstätten zuweilen nicht durchweg besetzt waren, so wird das dem Umstande zugeschrieben, dass die Vortheile des Instituts noch nicht allgemein bekannt sind. Die Lehrlinge erhalten während der Lehrzeit, die 4 Jahre dauert, in allen Arbeiten einen systematischen Unterricht, nehmen auch an dem Unterricht in den Fortbildungsschulen, wo solche bestehen, Theil und erhalten je nach ihren durch die Lehrzeit bedingten Leistungen einen Tagelohn von 40 *₰* bis 1 *M* 40 *₰*, unter Abzug von 10 pCt. für Spargeld, das ihnen nach beendeter Lehrzeit ausgezahlt wird.

Bayerischer Eisenbahnrath.

Ueber die am 13. d. M. im Sitzungssaale des neuen Eisenbahnhofgebäudes zu München stattgehabte 8. Sitzung des Bayerischen Eisenbahnrathes wird berichtet: Die Mitglieder des Eisenbahnrathes waren bis auf den in Berlin beim Reichstag weilenden Frhrn. v. Stauffenberg vollzählig erschienen; die Generaldirektion war durch Generaldirektor v. Hocheder, Direktor v. Schamberger und Generaldirektionsrath Böhm vertreten. Die auf die Arlbergbahn-Konkurrenz bezüglichen Fragen wurden in eine vertrauliche Sitzung verwiesen, und der Antrag Kommerzienrath Weidert, es möge der Auschluss der Refaktien auch für die internen Verkehre im künftigen internationalen Frachtrecht festgestellt werden, wurde einhellig angenommen. Das Gesuch der Münchener Lagerhäuser, es möge für solche Transporte, welche bei der Beförderung von der Versandt- nach der Bestimmungsstation via Einlagerungsstation eine Umwegsstrecke zurückzulegen haben, rücksichtlich der letzteren nicht die volle Normalfracht, sondern nur ein ermässigter Ausnamefrachtsatz im ungefähren Betrage der Transportkosten zur Berechnung gezogen werden, wurde vom Eisenbahnrathe als zur Befürwortung geeignet nicht erachtet. Gleiches Schicksal erfuhr ein Antrag des Lagerhauses der Bayerischen Handelsbank in München, dahin gehend, es möge die bisher für Getreide gewährte begünstigte Reexpeditionsweise auch für Petroleum und andere mineralische Oele, sowie für Leimleder von Triest und Venedig nach Bayerischen und Ausserbayerischen Stationen eingeräumt werden. Dem von der Firma Joseph Primbs in Straubing erbauten Lagerhause wurde dagegen die Befugniss begünstigter Reexpedition für Getreide im internen und Exportverkehr zugestanden; ebenso fand der Antrag: „für den Transport von Gypssteinen und roh gemahlenem Gyps den Ausnahmetarif No. 17 (Torfstreu) zu gewähren," die Zustimmung des Eisenbahnrathes. Hingegen wurde ein weiterer Antrag: „zu genehmigen, dass Bier und Brot als Eilgut mit Postzügen, resp. gegen Bezahlung der Frachtsätze, befördert werden," abgelehnt.

Aus der Tagesordnung des Bezirks-Eisenbahnrathes in Erfurt: Geheizte Güterwagen. Retourbillets.

Am 21. d. M. findet in Erfurt eine Sitzung des Bezirks-Eisenbahnrathes statt, zu welcher u. A. eingebracht ist ein Antrag des Vertreters des Gartenbauvereins zu Erfurt, dass möglichst auf allen Deutschen Eisenbahnen während der Wintermonate in gewissen Zügen heizbare Wagen eingestellt werden, damit die Güter, welche durch Frost leiden, auch während dieser Zeit ohne allzu grosses Risiko befördert werden können.

Desgleichen soll berathen werden über den Antrag des Herrn Schnoor in Leipzig, die Königliche Eisenbahndirektion wolle die Giltigkeit der Retourbillets zwischen Berlin und Leipzig auf mindestens 3 Tage verlängern.

Zur Frankfurter Tarifkonferenz.

Ueber die am 5./6. Januar in Frankfurt abgehaltene Tarifkonferenz zwischen Deutschen und Oesterreichischen Eisenbahnen erfährt die „N. A. Ztg.", dass die Oesterreichischen Eisenbahnen sich zur ferneren Anerkennung der Publizität aller Tarife und Tarifnachlässe im Wechselverkehre, sowie in den denselben beeinflussenden internen Oesterreichisch-Ungarischen Verkehren, fernerhin zur paritätischen Behandlung des konkurrirenden Wasser- und Eisenbahnverkehrs bereit erklärt haben. Nachdem durch die von den Preussischen Staatseisenbahnen verlangte Anerkennung jener Grundsätze eine Grundlage für die weiteren Verhandlungen gewonnen war, hat man sich über Einzelheiten der Instradirungsfragen ohne erhebliche Schwierigkeiten soweit verständigen können, dass einer endgültigen Einigung durch die weiteren Berathungen die Wege geebnet sind. Dass bei derartigen Verhandlungen, nachdem grundsätzliche Uebereinstimmung über die wichtigste Seite der Frage erzielt ist, ein Entgegenkommen beider Theile in mehr oder weniger untergeordneten Punkten geboten ist, bedarf kaum der Erwähnung. Die Behauptung Oesterreichischer Blätter, dass die Preussischen Bahnen ihre Forderungen zurückgezogen hätten (siehe die Mittheilung der „Presse" in No. 4 S. 42 dieser Ztg.) ist nach dem Vorstehenden unzutreffend.

Bahneröffnung: Colmar-Kaysersberg.

Am 20. d. Mts. wird die Theilstrecke Colmar-Kaysersberg der schmalspurigen Kaysersberger Thalbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben.

Preussische Staatsbahnen: Eröffnung der Haltestelle Ponten-Besseringen.

Am 1. Februar d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Köln (linksrheinische) die an der Saarbahn

zwischen Merzig und Mettlach gelegene Haltestelle Ponten-Besseringen für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet.

Oebisfelde-Salzwedel Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Oebisfelde über Clötze nach Salzwedel beauftragt worden.

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Das Nivellement der Eisenbahn Gleschendorf - Ahrensbök ist nahezu vollendet. Nach Feststellung des Kostenpunktes und der Bahnrichtung von der Zuckerfabrik nach dem Flecken Ahrensbök wird dem Vernehmen nach, sobald die Witterung solches gestattet, der Bau begonnen werden. Die Detailpläne werden einer demnächstigen ausserordentlichen Generalversammlung der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft vorgelegt werden. Die neue Bahn wird ein integrirender Theil der Eutin-Lübecker Eisenbahn. Die Fertigstellung der nur 8 bis 9 km langen Bahnstrecke ist im Laufe des Sommers zu erwarten.

Flensburg-Kappel.

Aus der Allerhöchsten Konzessionsurkunde, betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Flensburg nach Kappel, vom 17. v. M. für Rechnung des Kreises Flensburg (siehe No. 4 S. 42 Jahrg. 1885 dieser Zeitung) entnehmen wir folgende Bestimmungen: Die Leitung des Baues und Betriebes der Bahn ist einem Dirigenten zu übertragen, welcher für die Geschäftsführung, insoweit dieselbe der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, der Aufsichtsbehörde verantwortlich ist. Die Wahl dieses Dirigenten und seines Verwaltungssitzes, sowie die Geschäftsinstruktion für denselben bedarf der Bestätigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten. — Die Vollendung und in Betriebnahme der Bahn muss längstens bis zum 1. Juli 1886 erfolgen.

Drahtseil-Strassenbahn.

Zwischen Altona-Ottensen und Blankenese will man, nach einem Vorschlage des Professors Reuleaux, die seit langer Zeit projektirte Strassenbahn nach dem Drahtseilsystem mit stabiler Maschine ausführen. Die Anwohner der frequenten Strasse haben die Mittel für das Nivellement sofort zusammengebracht und ist die Maschinenbau-Aktiengesellschaft „Humboldt“ mit Ausarbeitung der Pläne beauftragt.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Nach dem Vertrag, welchen die Direktion der Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn, vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung, mit den Unternehmern v. Kintzel und Lamer abgeschlossen hat, übernimmt diese Firma vorläufig bis zum Jahre 1895 den Betrieb jener Bahn mit allen daraus resultirenden Einnahmen und Ausgaben gegen eine Vergütung von 45 pCt. der Roheinnahme an die Eisenbahngesellschaft. Zu den Betriebseinnahmen sind auch Telegraphengebühren und die Pacht der Restaurationen zu rechnen. Aus den verbleibenden 55 pCt. der Einnahme müssen die Pächter auch die Bahntrace und die Gebäude unterhalten. Auch die Haftpflicht für etwaige Unfälle sollen die Unternehmer und nicht die Bahngesellschaft tragen. Die selbstständige Leitung des ganzen Betriebes geschieht durch einen vom Aufsichtsrath zu ernennenden Betriebsdirigenten, dessen Anstellung der Genehmigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten bedarf.

Zugbeförderungen und Verspätungen im November 1884.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung über die im Monat November v. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 40 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahnkomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 282,81 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 13 577 Kurier- und Schnellzüge, 107 899 Personenzüge, 61 535 gemischte Züge und 111 881 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 033 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 30 357 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im Ganzen wurden 744 888 403 Achskilometer bewegt, von denen 211 642 571 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 183 011 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 3 567 oder 1,95 pCt. (gegen 0,85 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 1,50 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 968 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 599 Verspätungen (= 0,87 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,89 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 172 179 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 986, oder 0,57 pCt., mithin 0,30 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 997 Anschlüsse versäumt (gegen 570 in demselben Monat des Vorjahres und 850 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe: die Westholsteinische Bahn (1 Anschlussversäumniss auf 1 Verspätung) mit 1,00, die Stargard-Küstriner Eisenbahn (2 Anschlussversäumnisse auf 2 Verspätungen) mit 1,00 und die Dortmund-Gronau-Enscheder Bahn (3 Anschlussversäumnisse auf 3 Verspätungen) mit 1,00, während die Sächsischen Staatseisenbahnen (9 Anschlussversäumnisse auf 65 Verspätungen) mit 7,22, die Braunschweigische Eisenbahn (4 Anschlussversäumnisse auf 36 Verspätungen) mit 9,00, und die Bahnen im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Altona (1 Anschlussversäumniss auf 19 Verspätungen) mit 19,00 die letzten Stellen einnehmen und auf 8 Eisenbahnen 28 Verspätungen ohne Anschlussversäumnisse und auf 5 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXXVII.

Die letzten Tage des Jahres 1884 waren reich an Unfällen zu Wasser und zu Lande, denn es herrschte bei sehr warmem, schwachen Südwinde ein lange anhaltender dichter Nebel in Newyork sowohl, als auch an der Küste und tief in das Land hinein.

Dass auf den Hochbahnen einige Züge auffuhren, ist selbstverständlich, mehrere Personen wurden verwundet; eine junge Dame, welche gerade einsteigen wollte, als ein anderer Zug den ihrigen vorwärts stiess, fiel zwischen Zug und Perron und wurde schwer verletzt. Dampfer, Ferryboote kollidirten; das Ferryboot „Jersey City“ der Pennsylvaniabahn, Strecke Cortlandstreet-Jersey City Bahnhof, fuhr ¾ Stunden auf dem Flusse herum, ehe es hinüber kam, gewöhnliche Fahrzeit kaum 10 Minuten; der Pilot orientirte sich erst, nachdem er das Boot an einen der unteren Piers Newyorker Seite gerannt hatte; dadurch wurde ihm klar, dass er sich nach 30 Minuten Herumirrens noch auf der Abfahrtsseite befinde.

Am Neujahrstage hellte sich das Wetter auf, ein „cold snap“ nebst üblichem Nordweststurme, das Ganze „blizzard“ genannt, kam. Diese plötzlichen Uebergänge von Wärme und Feuchtigkeit zu intensiver, trockener Kälte machen die Winter hier ebenso unangenehm, als es die Sommer sind. Nur Leute, welche ein Interesse daran haben, viel Menschen hierher zu locken, können behaupten, das Klima von Newyork und Umgegend sei das, was man im Allgemeinen gesund nennt. Newyork könnte, wenn angemessen verwaltet, eine gegen ansteckende Krankheiten wohl gesicherte Stadt sein, da es, wie kaum eine zweite Stadt gelegen und konfigurirt ist: lange, schmale Insel, fast genau in der Längsachse stark erhöht, auf beiden Seiten heftige Ebbe und Fluth, der Sund und Ocean ganz in der Nähe. Es kann der Strassenreinigung und Kanalisation von der Natur kaum Günstigeres geboten werden. Ja, einer der hier nicht seltenen „tropischen“ Regengüsse reinigt die Strassen und Kanäle fast vollkommen; trotz dessen ist Newyork eine sehr unsaubere Stadt, Brooklyn, Jersey City sind nicht besser daran. Nun kommt aber dazu: Malariafieber, Musquitos, unendlich feuchte Hitze, furchtbare Wetterstürze im Winter (häufig barbarische Kälte, wenige Stunden nach 15° R. Wärme). Angenehm und gesund ist das nicht.

Heute (am 5. Januar 1885) liegt wieder eine feuchte, nebelige Luft über Manhattan-Island und Umgegend, es ist jetzt bereits 6 Uhr 40 Minuten Abends, also ganz finster, doch kann man trotz des Dunstes die Lichter von Hallets-Point erkennen; der Leuchtthurm ist aber „schwarz wie Pech“. Fast immer war er schwarz, wenn derartiges Wetter herrschte, während es bei Sturm und stärkstem Regen lustig brennt. Es ist demnach etwas nicht „all right“ mit der Isolation, mögen nun die Dynamomaschinen, die Drähte oder gar beides schlecht isolirt sein. Minuten lang sah ich die Lampen bei solchem Wetter schon rothglühend. Es war Zeit genug, solchen Mängeln abzuhelfen; Leuchtthürme wie der von Hallets-Peint schaden mehr, als sie nützen.

Es hat den Anschein, als ob die Bahnen daran gehen werden, nun auch die Fahrpreise von Westen nach dem Osten herabzusetzen; man soll an den Schaltern für Billete von Chicago nach Newyork 14 D., bei ticket scalpers 13½ und 12 D. zahlen und ein fröhlicher Krieg wegen der Ostrichtung bevorstehen. The Grand Trunk Railway of Canada befördert Passagiere I. Klasse (Palace cars) für 16 D., II. Klasse (allgemeine Waggons) für 12 D. von Chicago nach Boston.

Gross ist der Zorn der hiesigen Presse wegen der in Deutschland beabsichtigten Besteuerung Amerikanischer Petroleumfässer als Böttcherwaare. Nennt ja ein Londoner Telegramm des „New-york Herald“ vom 5. Januar 1885, vermuthlich von Mr. Bennett persönlich aufgegeben, den Prinzen Heinrich Battenberg einen „German pauper“. Was ist dann der arme Einwanderer???

Auch die Deutschen Kolonien trachtet man so werthlos als möglich erscheinen zu lassen, und deutlich kann man ersehen, wie wenig dem Amerikaner daran liegt, dass der Deutsche nun endlich wieder einmal als Deutscher erscheint, d. h. kraft-

voll auftritt, ohne sich erst ängstlich um die Meinung anderer Nationen zu erkundigen.

Während des mit 30. November 1884 endenden Jahres wurden auf der Brooklyn Bridge 533 693 D. eingenommen; die Verwaltung kostete 440 038 D., so dass nur 93 955 D. übrig blieben. Der Ueberschuss müsste jedoch 225 000 D. betragen, wenn die Amortisation des Anlagekapitals aus dem Erträgnisse bestritten werden soll; wird man also auch dort zu „sparen" anfangen.

Ich liebe es nicht, überall sogenannte „direkte Informationen" einzuziehen, weil man bei diesen „interviews" oft ungeheuer angelogen wird; meinen eigenen Augen kann ich vertrauen und ziehe alsdann aus gewissenhaften Beobachtungen meine Schlüsse.

Im Sommer ist es deshalb unangenehm auf den Hochbahnen zu fahren, weil alle Fenster geöffnet sind und Luftzug nebst Anthracittheilchen belästigen; die meisten Passagiere schwitzen natürlich, wenn sie in der Sommerhitze hinauf auf die Hochbahn gestiegen sind und müssen alsdann im Luftzuge sitzend dahinfahren.

Im Winter sind alle Fenster hermetisch geschlossen und nur längs des gerundeten Waggondaches befinden sich schmale Ventilationsfenster, welche meist recht unzweckmässig benutzt werden. Besonders an feuchten Tagen ist der Dunst in den Waggons fast unerträglich, um so mehr, als die Kokosseilmatten, mit welchen der Fussboden bedeckt ist, trotz fleissigen Reinigens wegen des unaufhörlichen Spuckens der meisten männlichen Passagiere ohnehin bereits übel genug riechen; sind sie einigermassen trocken, so erblickt man im Sonnenlichte, wenn ein Passagier darüber geht, ganze Wolken von aufgewirbelten getrockneten „Expektorationen".

Derartige Uebelstände sind himmelschreiend, die Amerikaner werden sich jedoch derselben gar nicht bewusst, sie wissen es nicht anders. Dass allerhand „Bacillen" auf diese Weise eingeathmet werden müssen, und zwar in ungeheurer Menge, ist selbstverständlich.

Im Museum des Centralparkes, sowie im Cooper-Institute steht überall angeschrieben, dass nicht gespuckt resp. Tabak gekaut werden darf; auch muss Jedermann im Lesesaal des Cooper-Instituts die Kopfbedeckung abnehmen, sonst wird er „hinausgegangen". Auf einigen Ferrybooten ist gleichfalls angeschlagen, dass man von Gentlemen erwartet, sie würden in Gegenwart von Damen nicht spucken. Weshalb nun gerade die Hochbahnwaggons auf eine wahrhaft schändliche Weise besudelt werden dürfen, begreife ich nicht. Es ist laut Anschlag verboten, auf die Strasse hinabzuspucken; Niemand spuckt aber fleissiger hinab, wie die Kondukteure, Heizer und Locomotivführer.

Von der Ausstellung in Neworleans hört man nicht viel Erfreuliches; seit etwa einem Monat eröffnet, wird es noch einen Monat dauern, ehe Alles fertig ist, denn die Ausstellungsgegenstände sollen zum grossen Theile noch im wirren Durcheinander herumliegen, ja Waggons mit solchen Gütern noch auf den Seitengleisen der Bahnen herumstehen. Dann sollen die Ausstellungsgebäude wohl sehr gross, aber doch nur Holzkonstruktionen ohne architektonischen Werth sein. Endlich fehlt es der ihrer Aufgabe überhaupt nicht gewachsenen Verwaltung an Geld, da der Besuch schwach ist. Die Fahrpreise sind noch hoch genug dorthin: per Dampfer Newyork-Neworleans, tour und retour 60 D., per Bahn desgleichen 54 D.

Aus Italien.

Specialberathung der Eisenbahn-Konventionen.

Bei der am 16. d. M. in der Deputirtenkammer fortgesetzten Specialberathung der Eisenbahn-Konventionen wurde über den Regierungsvorschlag, dass die Linie Mailand-Chiasso eine für das Adriatische und das Mittelmeer-Eisenbahnnetz gemeinsame sein solle, die namentliche Abstimmung verlangt. Der Minister-Präsident stellte die Kabinetsfrage. Bei der namentlichen Abstimmung, welche am 17. d. M. stattfand, wurde der Regierungsvorschlag mit 162 gegen 73 Stimmen und die Convention bis inclusive Artikel 6 angenommen.

Strassenbahnen mit Dampfbetrieb.

Nach der von dem Italienischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen Statistik betrug am 1. Juli 1882 die Länge der Dampf-Strassenbahnen 1 283, am 1. Juli 1883 schon 1 497 und am 1. Juli 1884 nunmehr 1 659 km. Ausserdem waren an letzterem Tage noch 454 km Dampf-Strassenbahnen im Bau. Für die im Betrieb befindlichen 1 659 km Dampf-Strassenbahnen waren im Ganzen 91, für die im Bau begriffenen 454 km 22 einzelne Konzessionen an Unternehmer und Unternehmer-Gesellschaften ertheilt. Eine grössere Anzahl von Unfällen, welche sich bei dem Betriebe der Dampf-Strassenbahnen ereigneten, sowie Beschwerden der Strassenanwohner über die durch den Betrieb dieser Bahnen verursachten Belästigungen haben der Italienischen Regierung in den letzten Jahren Veranlassung gegeben, im Interesse der Sicherheit des Bahnbetriebs und des Strassenverkehrs, sowie zur Verhütung der Belästigung der Strassenanwohner verschärfte Vorschriften für die Anlage und den Betrieb dieser Bahnen zu erlassen. So wurde, wie das „Centralbl. f. Bauverw." berichtet, bestimmt, dass der für das gewöhnliche Fuhrwerk neben der Strassenbahn freizulassende Raum mindestens 5 m Breite haben soll und dass sämmtliche Strassenbahnen für ihren Dienstgebrauch besondere Telegraphenleitungen haben müssen. Die Länge der Züge darf nur eine beschränkte sein und wird den besonderen örtlichen Verhältnissen entsprechend festgesetzt. Im Bezirk der Präfektur von Mailand darf ein Zug einschliesslich der Maschine höchstens 30 m lang sein. Die grösste zulässige Fahrgeschwindigkeit ist ebendaselbst auf 18 km in der Stunde festgesetzt. Die Lokomotive sowohl als die Wagen jedes Zuges müssen mit kräftigen Bremsen versehen sein, welche es ermöglichen, den Zug jederzeit binnen kürzester Frist zum Stehen zu bringen. Für die Feuerung der Lokomotiven darf nur Brennstoff verwendet werden, durch welchen Rauch und sonstige schädliche oder lästige Dünste nicht veranlasst werden. Die Fahrmannschaft der Dampf-Strassenbahnen muss vereidigt und die Anstellung vom Präfekten, welcher sich von der Befähigung der einzelnen Beamten zu überzeugen hat, genehmigt werden. Weitere Vorschriften beziehen sich auf das Verhalten der die Dampf-Strassenbahnen benutzenden Personen, welchen besonders das Auf- und Abspringen während der Bewegung des Zuges streng untersagt ist.

Die Orientbahn-Anschlusslinien.

Die Vereinbarungen der Pforte mit der Ottomanbank betreffend Ausbau der Türkischen Anschlusslinien.

Der „Nat.-Ztg." wird aus Wien, den 16. Januar, geschrieben: Die Pforte hat dem gesteigerten diplomatischen Drucke, welchen Oesterreich in Konstantinopel ausübte, endlich nachgegeben und knapp vor Ablauf des ihr gesetzten Termins bezüglich des Ausbaues der Anschlussbahnen einen Entschluss gefasst. Sie hat mit der Gruppe des Comptoir d'Escompte und der Ottomanbank eine Vereinbarung getroffen, kraft welcher die genannte Gruppe gegen eine Pauschalabfindung die Türkischen Anschlusslinien für Rechnung der Pforte baut, und deren Wortlaut unser Korrespondet im Folgenden mittheilt. Offiziös wird heute die Nachricht dementirt, dass der Oesterreichisch-Ungarische Botschafter der Pforte die Ergreifung eines Pfandobjektes angedroht habe, allein jedenfalls hat es einer sehr energischen Pression bedurft, um die Pforte zur Erfüllung ihrer vertragsmässigen Verbindlichkeit bezüglich der Eisenbahnanschlüsse zu veranlassen. In Folge dieses Druckes sah der Ministerrath auf ergangene bestimmte Weisung aus dem Palaste von der Ernennung einer Specialkommission ab, welche das Projekt des Syndikats betreffs der Anschlüsse erst prüfen sollte, und erledigte in seiner Sitzung am vorigen Sonntag selber und definitiv diese ganze Angelegenheit. Die Bedingungen des mit den Betheiligten im vorhinein festgestellten und im Ministerrathe einstimmig angenommenen Arrangements sind folgende:

1. Die zu bildende Gesellschaft wird eine Türkische sein und der Jurisdiktion der Türkischen Gerichte, mit Ausschluss eines Schiedsgerichtes, unterliegen. 2. Das Kapital der Gesellschaft wird 30 Millionen Francs betragen. Die Konstituirung der Gesellschaft hat längstens einen Monat nach Erlass des Kaiserlichen Jrades zu erfolgen. Ein Viertel der Kaution muss sofort nach Mittheilung des Jrades erlegt werden. 3. Die Kaution beträgt 20 000 Türkische Pfund und bleibt in den Staatskassen volle 5 Jahre nach Vollendung des Baues. 4. Der Baupreis, inbegriffen die Kosten der durchschnittlich in einer Entfernung von 13 km anzulegenden Stationen, beträgt 175 000 Francs pro Kilometer. 5. Das von der Regierung vorbereitete Bedingnissheft wird von der Gesellschaft ohne jede Modifikation acceptirt. 6. Die Mitglieder des Syndikates haften solidarisch während 5 Jahren für die ordnungsmässige Ausführung des Baues. 7. Alle Arbeiten zur Herstellung der Anschlüsse müssen bis 15. Oktober vollendet sein. 8. Die Bauarbeiten müssen an den der Grenze zunächst liegenden Punkten in Angriff genommen werden. 9. Die Türkische Regierung verpflichtet sich der Gesellschaft für das ausgelegte Kapital jährlich 7 pCt. Interessen zu bezahlen und dasselbe innerhalb 25 Jahren zu amortisiren. 10. Als Garantie für ihre Verpflichtungen bestellt die Regierung erstens die Hammelsteuer und zweitens die Hypothek auf die Anschlussstrecken, sowie die Reineinnahmen derselben. 11. Die Gesellschaft erhält ein Vorzugsrecht für den Betrieb aller bestehenden Linien, wenn die Türkische Regierung in den freien Besitz derselben gelangt und dann nicht selbst den Betrieb in eigner Regie führen sollte.

So wäre denn diese dornige Frage erledigt, wenigstens für den Augenblick.

Iwangorod-Dombrowa.

Die Eröffnung der Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn, welche am 13. d. M. stattfinden sollte, ist hinausgeschoben worden und wird voraussichtlich erst Anfang Februar erfolgen.

Das Verkehrswesen in Persien.

Von **Paul Dehn**.

Ein Deutscher, welcher langsam nach dem Orient wanderte, über Ungarn, Rumänien, Türkei, Anatolien nach Persien und darüber hinaus, würde mit jedem Schritte weiter nach Osten in höherem Grade den Mangel einer Gewalt empfinden, welche ihm unentbehrlich und segensreich erscheint, sobald er sich nicht in ihrem Banne befindet, gegen welche, weil er sie als ein unentbehrliches Lebenselement zu betrachten gewöhnt ist, er jedoch im Allgemeinen mehr Unzufriedenheit als Anerkennung hegt. Diese Gewalt, dieses Lebenselement ist die öffentliche Verwaltung, welche in keinem anderen Staate der Erde mit Hülfe eines arbeitstüchtigen und pflichttreuen Beamtenthums sich so glücklich und erfolgreich entfaltet hat als in Deutschland. Gute Gesetze zu geben ist fast so leicht und will nicht mehr sagen als gute Vorsätze zu fassen. Von dem Willen zum Vollbringen geht indessen ein weiter Weg und Gesetze, welche keine Verwaltung handhabt, sind mit guten Vorsätzen zu vergleichen, die nicht ausgeführt werden. In Deutschland sind die Aufgaben der öffentlichen Verwaltung zuerst erkannt, am tiefsten aufgefasst, am besten erfüllt worden und auf rühmliche Ueberlieferungen nach dieser Richtung hin ist u. A. auch die Thatsache zurückzuführen, dass Deutschland mit der Verstaatlichung der Eisenbahnen und des Arbeiterversicherungswesens vorangegangen ist und dieses sein Verstaatlichungswerk voraussichtlich fortsetzen wird. Nicht überall wird man diesem Vorgehen mit gleichem Glücke folgen können, am wenigsten da, wo ein berufsmässiges Beamtenthum überhaupt nicht vorhanden ist, wie in England, oder da, wo das Beamtenthum durch parlamentarische oder kapitalistische Einflüsse einigermassen zersetzt worden ist, wie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika, in Frankreich und selbst in Italien.

Was ist die Aufgabe der öffentlichen Verwaltung? Um kurz und allgemein zu antworten: sie soll dem Einzelnen schaffen, was derselbe aus eigener Kraft sich zu geben ausser Stande ist: die Bedingungen und Voraussetzungen, unter welchen der Einzelne erspriesslich wirken und arbeiten kann, durch Aufrechterhaltung und Herstellung der öffentlichen Ordnung, Sicherheit, Gesundheit, Volksbildung u. s. w., und insbesondere auch durch eine dahingerichtete Thätigkeit in Bezug auf den öffentlichen Verkehr und zwar deshalb ganz besonders, weil der Verkehr die Bedingung aller wirklichen Produktivität, also auch aller Produktion und hiermit die Bedingung aller Entwickelung der Volkswirthschaft ist und weil die Bedingungen des Verkehrs die Voraussetzung des Fortschrittes in der Volkswirthschaft geworden sind.

Alle diese Sätze von der Verwaltung im Allgemeinen und von der Verkehrsverwaltung im Besonderen lassen sich belegen an den Zuständen wirthschaftlich aufblühender sowohl als auch verfallender Staaten. Beispiele letzterer Art sind seltener, aber vielleicht drastischer. Wenn im Türkischen Reiche vielfach keine Ueberschüsse produzirt werden, weil ein durch und durch verderbtes Beamtenthum, dessen ganze Verwaltung darin besteht, Steuern beizutreiben, alle Ueberschüsse des Einzelnen rücksichtslos einzieht, wenn im Innern Anatoliens in Ermangelung einer Verkehrsverwaltung das überschüssige Getreide verfaulen muss, so lässt sich schon aus diesen beiden Andeutungen erkennen, dass ein Reich mit einer solchen Verwaltung nothwendig in Verfall gerathen muss.

An dem gänzlichen Mangel einer Verwaltung krankt auch Persien. Das, was man dort allenfalls Verwaltung nennt, besteht lediglich in der Kunst, möglichst grosse Einnahmen zu machen. Darauf ist jeder Verwaltungsbeamte vor Allem bedacht und handelt darnach, zunächst um die Pacht für seine Stelle — die meisten Posten werden verpachtet — zu entrichten und für sich selbst einen möglichst grossen Ueberschuss zu erzielen. In Folge dieser Art der Verwaltung hat denn auch Persien mit Ausnahme der Fahrstrasse von Teheran nach Kazwin in einer Länge von 150 km keinerlei Verkehrswege, weder Chausseen noch Landstrassen noch Eisenbahnen, weder Kanäle noch regulirte Flüsse. Das weite, in seiner ganzen Ausdehnung nicht genau bekannte Binnenland, dessen wohlhabendste Provinzen mit den Städten Teheran und Täbriz im Norden liegen, vom offenen Meer im Süden über Buschir und Benderabbas daher schwer zu erreichen sind, besitzt nur Posten und Telegraphen und auch diese erst seit kurzer Zeit. Uralt und vielleicht auf die Zeiten des Darius und Xerxes zurückzuführen ist nur die Pferdereitpost für den Personenverkehr, bestehend in mehr oder minder verfallenen Stationen an den Hauptverkehrslinien, wo von Privatunternehmern eine Anzahl von Pferden zum Gebrauche der Reisenden gegen Entrichtung einer Taxe von 1 Kran (= 0,76 ℳ) für den Farsang (= 6,2 km) gehalten werden, welche Taxe durch die unvermeidlichen Trinkgelder beträchtlich erhöht wird.

Das Briefpostwesen ist in den Jahren 1874 bis 1878 von dem Oesterreichischen Postrath v. Riederer organisirt worden, befindet sich indessen, nach dem Ausscheiden desselben, seitdem ein unfähiger Perser darüber gesetzt wurde, wieder bedenklich im Rückgange. Da für Packet- und Werthsendungen keine Gewähr geleistet wird, so müssen wie früher von den Europäischen Kaufleuten die betreffenden Gesandtschaftskuriere in Anspruch genommen werden. Briefe und Packete werden durch reitende Boten befördert, welche täglich im Durchschnitt 190—225 km zurücklegen. Von den Persischen Boten seiner Zeit rühmte schon Herodot (VIII, 98): „Diese Boten aber übertrifft nichts Natürliches an Geschwindigkeit; weder Schnee noch Regen, noch Hitze, noch Nacht kann hindern, dass jeder seinen ausgesteckten Lauf auf das Geschwindeste vollende." Verhältnissmässig reich ist Persien an Telegraphenlinien. Der schlecht arbeitende Persische Regierungstelegraph hat ein ziemlich vollständiges Netz über das weite Reich gezogen. Daneben besteht seit 1864 ein Englischer Regierungstelegraph für die Linie Buschir-Teheran (735 Englische Meilen) und ausserdem zieht sich im Anschluss von Tiflis über Täbriz, Teheran nach Indien der Telegraph der Indo-Europäischen Gesellschaft, welcher jedoch nur Privatdepeschen zu befördern berechtigt ist.

Eisenbahnen besitzt Persien noch nicht und wird auch vorerst darauf verzichten müssen, obgleich Baron Reuter schon Mitte der siebziger Jahre für die Strecke Rescht-Teheran eine Konzession mit ausgedehnten Privilegien erhielt, obschon im Frühjahr 1882 zwischen Russland und Persien ein geheimer Eisenbahnvertrag abgeschlossen worden sein soll, in welchem Persien sich verpflichtete, mit Unterstützung Russlands, bestehend in Lieferung von Bau- und Betriebsmaterial, eine Eisenbahn von Rescht-Enseli am Kaspischen Meere nach Teheran zu erbauen, während Russland sich anheischig machte, eine Eisenbahn von Tiflis über Erivan und Natschitscheran nach dem Russisch-Persischen Grenzort Dschulfa herzustellen, welche dann von der Persischen Regierung mit Hülfe Russischen Geldes über Täbriz nach Teheran weitergeführt werden soll. Diese Linien würden Russland zu Gute kommen, welches Persien immer mehr umklammert und dessen Auslandshandel über Tiflis durch Verbot jedes Transitverkehrs nach Persien bereits monopolisirt hat. Ihrerseits wünschen die Engländer die Anlage einer Eisenbahn von Buschir oder Benderabbas nach Teheran, an welche jedoch wegen ihrer Länge von gegen 3 000 km und ihrer schwierigen Terrainverhältnisse vorerst noch weniger zu denken ist. Im Interesse des Mitteleuropäischen Handels läge die Verbesserung des alten Karawanenweges Trapezunt-Täbriz durch Anlage einer Schmalspurbahn Tripolis-Gümüschhane-Erzerum-Bajazid-Täbriz (circa 900 km), wie sie Pressel vorgeschlagen hat. Allein auch hieran wird ernstlich erst zu denken sein, wenn in Bezug auf Bodenbeschaffenheit, Bevölkerung, Verkehr und Handel in Persien eingehendere Untersuchungen angestellt und bessere Kenntnisse als bisher erworben sein werden.

Vermuthlich dürfte die erste Persische Eisenbahnlinie eine Nordbahn werden und im Wesentlichen jene Richtung verfolgen, welche ein Kenner Persiens, Dr. J. E. Polak in Wien, wie folgt angedeutet hat: Von Elisabethpol (Gendschee) nahe der Tiflis-Baku-Linie besteht über Russisch- und Persisch-Talisch kein erhebliches Hinderniss, um an die westliche Scheere nach Kupertschal am Murdab zu gelangen. Mit Uebergehung von Rescht, welches östlich bleibt, gewinnt die Trace in gerader Linie den Sefidrudfluss und zieht längs desselben etwas tiefer als die neue Strasse bis Manschil (600'). Hier macht der Fluss eine plötzliche Wendung nach Norden, wohin bis Chalchal zu folgen und zwischen Sultanin und Zendjan mit Umgehung des Chersunpasses ein leichter Uebergang zum Hochland zu erreichen ist.

Im Norden des Landes scheinen besonders günstige Vorbedingungen für wirthschafts- und verkehrspolitische Unternehmungen vorhanden zu sein. Doch fehlt es auch dort, wie im Reiche überhaupt, an einer geordneten Verwaltung, welche die erste Voraussetzung aller wirthschaftlichen Thätigkeit, die unentbehrliche Rechtssicherheit, gewährleistet und so lange nicht in dieser Hinsicht, sei es durch ernste innere Reformen, sei es durch besondere Garantie nach aussen, andere Zustände geschaffen werden, wird Persien darauf verzichten müssen, mit fremder Arbeits- und Kapitalkraft sich ein Verkehrswesen zu schaffen, wie es die landwirthschaftlichen Bedürfnisse seiner Bevölkerung unumgänglich fordern.

Literatur.

Kalender für Eisenbahn-Verwaltungsbeamte des Deutschen Reichs für das Jahr 1885. Von fachmännischer Seite bearbeitet. Berlin, Julius Engelmann, 1884.

Neben den allgemein üblichen Notizen ähnlicher Notizbücher, wie Tagesanzeiger und Festtage, Uebersichtskalender, Regententafel, Münz- und Masstabellen, Nachrichten über Post- und Telegraphenverkehr, enthält der im 3. Jahrgang erschienene Kalender auch eine reiche Kollektion von das Eisenbahnwesen betreffenden Mittheilungen, namentlich das Betriebsreglement von 1874, Feststellung und Verrechnung der Transportkosten, Normalstatuten für Eisenbahn-Betriebswerkstätten- und Baukrankenkassen, Verordnung, betreffend die Tagegelder und Reisekosten

der Staatsbahnbeamten, Buchführung und Rechnungslegung bei den Güterexpeditionen, Organisation der Preussischen und Bayerischen Staatsbahnverwaltung etc.

Das als II. Theil beigegebene Adressbuch der höheren Eisenbahnbehörden, Direktionen und ihrer Mitglieder, Vorsteher der Bureaus etc. von Deutschland nach dem thatsächlichen Bestand zu Ende des Jahres 1884 erscheint uns, abgesehen von verschiedenen Unrichtigkeiten, insofern nicht zeitgemäss, als bekanntlich bereits im April erhebliche Aenderungen in den Personalien der Preussischen Staatsbahnen zu erwarten sind. Möge der Kalender als ein praktisches und gut ausgestattetes Hand- und Notizbuch in den Kreisen, für welche er bestimmt, immer weitere Verbreitung finden.

Deutscher Eisenbahn-Terminkalender für Verwaltung und Betrieb. 2. Jahrgang 1885. Bearbeitet von höheren Eisenbahn-Verwaltungsbeamten, Baubeamten und Maschinen-Baubeamten. Herausgegeben von Franz Woas, Regierungs-Baumeister. Saarbrücken. Verlag der Expedition der „Rangliste der Baubeamten“.

Der Kalender hat bei verhältnissmässig geringer Stärke ein sehr handliches Format und lässt sich bequem in jeder Tasche unterbringen. Seinen eigentlichen Charakter erhält er durch den beigefügten 126 enggedruckte Seiten starken Text, welcher in seinem ersten Theile die auf Verwaltung und Betrieb der Deutschen Eisenbahnen, insbesondere Preussens, bezüglichen Gesetze und Verordnungen in prägnanter Kürze enthält, so u. A. einen speciell für den vorliegenden Zweck bearbeiteten Auszug aus dem Bahn-Polizeireglement nebst den Abänderungen, sowie einen ebensolchen Auszug aus der Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung und aus dem Deutschen Betriebsreglement vom 11. Mai 1874. Auch die Signalordnung ist in leicht verständlicher Weise mitgetheilt. Weiterhin hat die Stellung der Eisenbahnverwaltung im Reiche sowie auch die gesammte Organisation in Preussen und im Deutschen Reiche, soweit sie in Gesetzen und Verordnungen zum Ausdruck gekommen ist, in dem Kalender eine bündige Darstellung gefunden; so ist als Auszug aus der Reichsverfassung Kapitel VII (über Eisenbahnwesen) sowie hinsichtlich Preussens das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838, letzteres wörtlich, mitgetheilt. Besonderen Werth hat der Terminkalender für die Eisenbahnbeamten auch durch die Zusammenstellung aller auf die persönlichen Verhältnisse bezüglichen Gesetze und Verordnungen etc. Namentlich vollständig ist diese Zusammenstellung hinsichtlich der Königlich Preussischen, wie der Reichs-Eisenbahnbeamten, indem die hierher gehörigen Bestimmungen über Gehälter, Pensionen, Reise- und Umzugskosten, Wohnungs- und Bauzulagen, Wittwen- und Waisenpensionen, Rang, Annahme technischer Hülfsarbeiter etc., nebst allen deklaratorischen Erlassen in erschöpfender Weise mitgetheilt wird, so dass es dem Beamten damit möglich wird, sich im gegebenen Falle in zuverlässiger Weise über zweifelhafte Punkte zu unterrichten. — Ein Anhang enthält u. A. ein Verzeichniss der gegenwärtigen Mitglieder des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen nach dem Stande vom 1. Dezember 1884.

Als besondere Gratisbeilage des Kalenders soll im Mai ein Personalverzeichniss der Deutschen Eisenbahnbeamten und eine Rangliste der Staats-Eisenbahnbeamten im Deutschen Reich, in Preussen, Bayern und Sachsen erscheinen. Die Herausgabe dieser Beilage im Mai erscheint insofern praktisch, als im April die erheblichsten Umänderungen in den Beamtenkorps stattzufinden pflegen, so dass also die Zusammenstellung für den grösseren Theil des Jahres ihren Werth behält.

Da der Eisenbahn-Betriebs- und Verwaltungsbeamte fast täglich in die Lage versetzt wird, gesetzliche und sonstige Bestimmungen aus dem Eisenbahnwesen nachzuschlagen, während er andererseits ein begreifliches Interesse an dem Stande aller persönlichen, Dienst-, Rang- und Anciennetätsverhältnisse nimmt, so darf man wohl sagen, dass dieses neue Unternehmen für die Eisenbahnbeamten von Vortheil und Bedeutung ist.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ und die „Zeitschrift für Bauwesen“.

Die Redaktion der seit 1851 im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Zeitschrift für Bauwesen“ soll (da durch den zunehmenden Umfang der fiskalischen Hoch- und Wasserbauten in Preussen, sowie durch die Uebertragung der Superrevision eines grossen Theiles der von den Reichsbehörden aufgestellten Bauentwürfe an das Arbeitsministerium der Geschäftsumfang des mit der Redaktion betrauten technischen Büreaus mehr und mehr angewachsen ist) vom 1. April d. J. ab an die Redaktion des seit 1881 in demselben Ministerium wöchentlich zweimal erscheinenden „Centralblattes der Bauverwaltung“ übergehen, was sich auch im Interesse einer einheitlichen Leitung beider bautechnischen Zeitschriften als wünschenswerth erwiesen hat. Die Redakteure des „Centralblattes“ sind Bauinspektor Sarrazin und Prof. Schäfer, während die Redaktion der „Zeitschrift für Bauwesen“ zur Zeit vom Regierungs- und Baurath v. Tiedemann geleitet wird.

Die Spurweiten der Amerikanischen Eisenbahnen.

In einer Mittheilung der Zeitschrift des Pariser Ingenieurvereins, welche dem Amerikanischen Fachblatt „Engineering News“ entnommen ist und sämmtliche Eisenbahnen der Vereinigten Staaten, Canadas und Mexicos umfasst, finden sich genauere Angaben über die Schmalspurbahnen Nordamerikas. Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ theilt nach der angegebenen Quelle, deren Angaben jedoch nicht amtlich sind und daher nur auf annähernde Richtigkeit Anspruch machen können, folgende Zusammenstellung mit:

Spurweite Englische Fuss	Zoll	m	Zahl der Linien oder Bahnnetze	Gesammtlänge km
6	—	1,830	2	61
5	6	1,677	2	122
5	3	1,601	1	5
5	2	1,575	1	13
5	—	1,525	47	18 479
4	9½	1,460	1	92
4	9	1,448	35	18 726
4	8¾	1,442	8	1 964
4	8½	1,435	309	154 995
4	3	1,296	3	121
4	1	1,245	1	8
3	6	1,067	9	827
3	4	1,017	1	15
3	2	0,966	1	77
3	—	0,915	108	13 962
2	—	0,610	2	55

Von der ganzen 208 622 km betragenden Bahnlänge sind etwa vier Fünftel mit der in Europa üblichen normalen Spurweite von 4 Fuss 8½ Zoll (Engl.) = 1,435 m versehen. Unter den sonstigen 15 verschiedenen Spurmassen ist das von 5 Fuss = 1,525 m hauptsächlich in den Südstaaten verbreitet, das von 4 Fuss 9 Zoll = 1,448 m, Vermittlungsspurmass (compromise gauge) genannt, auf den Linien den Pennsylvanischen Eisenbahn und einigen nach Cicinnati mündenden Bahnen. Das enge Spurmass von 3 Fuss = 0,915 m findet sich zwar bei 108 Bahnlinien, von denen jedoch die meisten nur untergeordnete Bedeutung haben. Von grosser Ausdehnung ist die hierher gehörige Denver-Rio-Grande-Bahn mit 2 680 km, ferner drei andere Linien mit zusammen 3 750 km Länge. Die engste Spurweite von 2 Fuss = 0,61 m besitzen zwei kleine Bahnen in Maine, das grösste Spurmass von 6 Fuss = 1,830 m die Stirlingbergbahn im Staate Newyork und die Togabahn in Pennsylvanien. Durch die Vereinigung der kleineren Bahnlinien zu grossen, unter einheitlicher Verwaltung stehenden Netzen verschwindet die Verschiedenheit der Spurweiten mehr und mehr, wie aus der Mittheilung im Jahrgang 1881 S. 214 des „Centralblatts“ gleichfalls hervorgeht. Etwa die Hälfte der ganzen Bahnlänge befindet sich in Händen von 24 Gesellschaften, der deren kleinste ein Bahnnetz von 1 600 km Längenentwicklung besitzt. Die andere Hälfte ist in 507 grössere und kleinere Theile zersplittert. Die nachstehend benannten Gesellschaften besitzen Bahnnetze, deren Länge grösser als das Netz der Bayerischen Staatsbahnen ist:

die Missouri-Pacific-Bahn	9 707	km
„ Chicago-Milwaukee-St. Paul-Bahn . .	8 373	„
„ Union Pacific-Bahn	7 461	„
„ Central Pacific-Bahn	7 137	„
„ Chicago-Nordwest-Bahn	6 055	„
„ Chicago-Burlington-Quincy-Bahn . .	5 809	„
„ Wabash-St. Louis-Pacific-Bahn . . .	5 218	„
„ Pennsylvanische Eisenbahn	5 084	„

Mittel zur Beschleunigung des Schnellzugverkehrs.

Das „Centralblatt der Bauverwaltung“ macht in No. 50 v. J. auf einige Einrichtungen aufmerksam, welche zur Beschleunigung des Schnellzugsverkehrs in England wesentlich beitragen.

Namentlich erscheint die vielfach übliche Massregel nachahmenswerth, für viele Züge das Anhalten an mittleren und

kleineren Stationen vollständig vom jedesmaligen Bedürfniss abhängig zu machen. Auf Grund vorheriger Benachrichtigung des Zugführers von Seiten der Reisenden hält der Zug, um Personen abzusetzen, oder wird durch geeignete Signalstellung von der Station aus zum Stehen gebracht, um Reisende aufzunehmen, falls solche dies rechtzeitig auf der Station veranlassen. Natürlich setzt diese Einrichtung eine genügende Vertrautheit des reisenden Publikums mit dem bestehenden Gebrauche voraus, der in den Fahrplänen zur Kenntniss gebracht wird; andererseits ist dieselbe aber auch dadurch erleichtert, dass meist nur ein Zugführer als einziger Beamter den Zug begleitet, der die Wünsche der Reisenden selbst entgegennimmt und solche dann durch entsprechende vorherige Benachrichtigung des Lokomotivführers oder durch eigene Einwirkung auf das kontinuirliche Bremssystem, unter geeigneter Verständigung des Maschinisten, zur Ausführung bringt.

Während ferner bei einigen, sehr lange Strecken ohne Aufenthalt durchfahrenden Zügen das Wassernehmen seitens der Maschine an geeigneten Punkten während der Fahrt erfolgt, indem ein vom Tender herabgelassenes Rohr das Wasser aus dem zwischen den Schienen liegenden langgestreckten Wasserbehälter aufnimmt, werden andererseits auf mehreren Linien einzelne Wagen, die für Stationen bestimmt sind, an denen nicht gehalten wird, während der Fahrt vom Zuge mittelst eines besonders konstruirten leicht zu lösenden Zughakens am Schlusswagen*) losgetrennt und vom Schaffner durch Benutzung der Hand- oder der kontinuirlichen Bremse am richtigen Punkte zum Stehen gebracht. Solche an das Ende des Zuges angehängte Schlusswagen (sog. Slip-carriages) sind selbstredend für das Publikum sehr in die Augen springend als „Slip-carriages" bezeichnet und erfordern einen besonderen begleitenden Beamten, mindestens von der vor dem Endziele gelegenen letzten Haltestation ab.

Diese Einrichtung ist zur Zeit in England bei Abzweigungen untergeordneter Art (nach Fabrikanlagen, Kohlenzechen, zu kleinen Güter- oder Wagenschuppen u. dergl.) auf unbedeutenden Stationen fast allgemein durchgeführt und erscheint trotz der schlimmstenfalls eintretenden Entgleisung zweckentsprechend, wenn in dem Nebengleise im allgemeinen keine Bewegungen ganzer Züge vorkommen, sondern wenn dasselbe nur hin und wieder von einzelnen Wagen befahren wird, und wenn an der betreffenden Stelle keine sorgfältige Aufsicht zur Verfügung steht.

*) Wir verweisen hinsichtlich der Konstruktion dieses Zughakens auf unsere Quelle, wo sich auch entsprechende Abbildungen desselben abgedruckt finden.

Verschiedenes.

Neubau des Reichstagshauses.

Nach der dem Reichstage unterm 26. März v. J. seitens des Reichskanzlers vorgelegten Denkschrift war für das jetzt abgelaufene Baujahr für den Neubau des Reichstagshauses am Königsplatze die Herstellung des grössten Theils der Fundamente und eines Theils des Kellermauerwerks beabsichtigt in der Voraussetzung, dass die von der Stadt Berlin übernommenen Kanal- und Strassenarbeiten rechtzeitig fertiggestellt würden. Wie das „Centralblatt der Bauverwaltung" in einem längeren Berichte mittheilt, ist es in der That gelungen, die genannten Arbeiten zeitig aufzunehmen und kräftig zu fördern. Die den Reichstags-Bauplatz im Osten und Norden begrenzende neue Strassenanlage ward bereits am 5. Mai dem Verkehre übergeben und die alte Sommerstrasse, welche in beträchtlicher Breite noch die Baustelle kreuzte, gesperrt und der Bauplatz eingezäunt. Eine mehrwöchentliche Unterbrechung der Erdarbeiten entstand durch die Vorbereitungen zu der am 9. Juni stattgehabten feierlichen Grundsteinlegung; trotzdem konnten am 26. Juni die ersten Fundamensteine verlegt werden. Die Beschaffenheit des Baugrundes stellte sich bei den vorgenommenen sehr genauen Untersuchungen als eine ziemlich ungleichmässige heraus, was eine verschiedenartige Ausführung der Fundirung an den verschiedenen Stellen des Gebäudes zur Folge gehabt hat. Wo der Grund bereits in geringer Tiefe gut und tragfähig war, genügte die Herstellung eines einfachen Betonfundaments, während anderwärts zu einer Gründung mittels eingerammter Pfähle und darüber liegender Betondecke geschritten werden musste. So wurden beispielsweise für die Mauern und Pfeiler der grossen Mittelkuppel in der Zeit vom 1. September bis 15. Oktober unter Zuhülfenahme der Abendstunden und elektrischer Beleuchtung 2 232 Stück Rundpfähle von 5 m Länge mit Dampframmen eingetrieben. Im Ganzen wurden im verflossenen Baujahr 35 000 cbm Erde ausgehoben, 3 900 Stück Pfähle geschlagen und in runder Zahl 11 000 cbm Beton und Mauerwerk hergestellt.

Der lenkbare Luftballon.

Ueber eine von den Kapitänen Renard und Krebs in Paris am Sonnabend den 8. November mit dem lenkbaren Luftballon unternommene dritte Auffahrt entnimmt die „D. Verk. Z." Französischen Zeitungen die nachstehende interessante Mittheilung.

Der neue Versuch ist vom glücklichsten Erfolge gekrönt worden. Der Ballon erhob sich langsam um 12¼ Uhr Mittags und nahm die Richtung nach dem Bahnhof von Mendon und der Insel Billancourt, über welche er einen Augenblick anhielt. Die für einen Moment unbewegliche Schraube setzte sich wieder in Bewegung, der Ballon wendete sich um und kehrte an den Ausgangspunkt der Fahrt in vollkommen gerader Linie in der Richtung des Mendoner Thals zurück. Die Hin- und Rückfahrt hat 45 Minuten gedauert, um 1 Uhr war der Herabstieg genau am Abfahrtspunkte beendet. Die Windstärke betrug 8 km in der Stunde, die Geschwindigkeit des Ballons gegen Wind 23 km in der Stunde.

Nach zweistündiger Ruhe stieg der Ballon von Neuem empor, aber in Folge des zu jener Stunde herrschenden dicken Nebels konnten Renard und Krebs nur einige Manöver ausführen, ohne den Landungspunkt aus den Augen zu verlieren.

Einen über die vorgeschilderte Fahrt in der Akademie der Wissenschaften gehaltenen Vortrag schliesst der Akademiker Harvé Mangon mit folgenden Worten: „Jetzt ist das Problem der Lenkbarkeit der Luftballons praktisch gelöst. Wenn man will, kann man nun zahlreiche Luftschiffe nach dem System Renard und Krebs bauen, um den Luftraum in allen Richtungen der Windrose zu durcheilen."

Hoffen wir, dass diese kühne Prophezeiung sich bewahrheite.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband.

Vom 1. Mai 1885 neuen Styls ab werden die Frachtsätze sämmtlicher Artikel und Ausnahmetarife der 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs (excl. derjenigen für Flachs und Hanf laut Ausnahmetarif 1A, IB und II) im Verkehr von Moskau, Station der Nicolai-Eisenbahn, via St. Petersburg-Wirballen nach den nichtrussischen Verbandstationen aufgehoben.

Bromberg, den 17. Januar 1885. (131 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. k. M. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen** etc. im Norddeutschen Eisenbahnverbande vom 1. Dezember 1884 der Nachtrag I in Kraft, welcher Ergänzungen und Berichtigungen enthält. Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 16. Januar 1885. (132)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Verband.

Mit dem 1. Februar 1885 treten die Nachträge I zu den Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifheften II D vom 1. Oktober 1884 und III D vom 1. Dezember 1884 in Kraft. Die Nachträge enthalten eine Ergänzung des Ausnahmetarifs No. 5 und Textberichtigungen.

Karlsruhe, den 16. Januar 1885. (133)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar cr. bis auf Weiteres gelangen für den **Transport von Eisen des Specialtarifs I und II** ab

diesseitigen Stationen nach Oderberg trans. neue ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung, welche für Sendungen zum Export nach Serbien im Rückvergütungswege unter Beobachtung der den Tariftabellen beigedruckten Kontrollvorschriften Anwendung finden.

Die bezüglichen Frachtsätze und Kontrollvorschriften sind spätestens vom Tage der Einführung von den betheiligten Expeditionen zu beziehen, bis dahin ertheilt unser Verkehrsbureau Auskunft.

Breslau, den 17. Januar 1885. (134)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken - Grajewo - Brest. Folgende Tarife für volle Wagenladungen Flachs, Hanf, Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn), Heede und Werg nach Königsberg, Pillau und bezw. Memel und zwar Ausnahmetarife No. 2 Seite 7 des Verbandtarifs, zweite Ausgabe (ab Moskau), No. 1 f und 2 b Seite 12 (ab Wjasma), Specialtarife No. 2 Seite 15 für Hanf etc. und No. 5 Seite 16 für Flachs etc. werden vom 1. März cr. n. St. um 2 *M.* Deckengebühr pro 10 000 kg erhöht. (135)
Direktion der Ostpreuss. Südbahn.

Zu den Tarifen vom 15. Juni 1880 für den **direkten Güter-, bezw. Viehverkehr** zwischen Stationen der **Berlin-Hamburger Eisenbahn** und Stationen der **Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn** tritt der Nachtrag 4 resp. 2 am 20. Januar cr. in Kraft. Die qu. Tarifnachträge, durch welche die Stationen der Mecklenburgischen Südbahn in den direkten Verkehr aufgenommen werden, sind zum Preise von 0,10 resp. 0,05 *M.* durch die betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Berlin, den 18. Januar 1885. (136)
Königliche Direktion
der Berlin-Hamburger Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für die direkte Abfertigung von **Petroleum und Naphta** in ganzen Wagenladungen von 10 t oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief von Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg H., Harburg, Sebaldsbrück, Brake und Nordenhamm nach Roth a. Sand finden vom 25. d. Mts. an bei Transportleitung via Niederhone-Gemünden Ausnahmefrachtsätze Anwendung, worüber die Güterexpeditionen der genannten Stationen auf Anfragen Auskunft ertheilen.

Hannover, den 14. Januar 1885. (137)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Am 20. d. Mts. tritt für den Verkehr zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn und der Güstrow-Plauer Eisenbahn einerseits und Stationen der Mecklenburgischen Südbahn andererseits ein Verbands-Gütertarif in Kraft.

Der Tarif ist von den Güterexpeditionen der genannten Bahnen käuflich zum Preise von 0,30 *M.* zu beziehen.

Schwerin, 17. Januar 1885. (138)
Die Direktion.

Für den Verkehr zwischen Engers und Neuwied r. U. einerseits und Albshausen, Braunfels, Burgsolms und Stockhausen andererseits sind **ermässigte Ausnahmesätze für Eisenerze etc.** in Kraft getreten. Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 15. Januar 1885.
Königl. Eisenbahn-Direktion. (139)

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. In den Badisch - Württembergischen Güterverkehr wird mit sofortiger Wirksamkeit die Station Bronnbach einbezogen. Gleichzeitig treten verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Karlsruhe, den 14. Januar 1885. (140)
Generaldirektion.

Die im **Preussischen Staatsbahnverkehre Köln (rechtsrheinisch)-Berlin** seit 1. Oktober 1884 eingeführten Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Westerwald- und Aggerthalbahn einerseits und den Stationen Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin andererseits gelten auch für die Stationen Dresden-Alt- und Neustadt, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau der Königlich Sächsischen Staatsbahnen.

Dresden, am 15. Januar 1885. (141)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Mit 15. Januar l. J. gelangt das Tarifheft I des Westungarisch-Oesterreichischen Eisenbahnverbandes zur Einführung.

Dasselbe enthält:

Frachtsätze für den Verkehr von Eil- und gewöhnlichen Gütern zwischen den Stationen Wien (Oe. U. St. E. G.), Wien (S. B. und Matzleinsdorf), Wien (K. F. N. B.), Wien (K. E. B. Westbahnhof), Wien-Lagerhaus einerseits und Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, Alföld-Fiumaner Eisenbahn, Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn, Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, Mohács-Fünfkirchener Eisenbahn, Königl. Ungarischen Staats-Eisenbahnen und Ungarischen Westbahn andererseits.

Mit Einführung dieses Tarifes werden die bisher in anderen für dieselben Relationen zur Anwendung gelangten Tarifen enthaltenen Frachtsätze gleichzeitig ausser Kraft gesetzt.

Exemplare des Tarifes können im Wege der Verbandstationen, dann bei den kommerziellen Abtheilungen der Verbandbahnen und bei unserer Betriebsdirektion in Budapest käuflich bezogen werden.

Wien, im Januar 1885. (142)
Die General-Direktion.

Zu dem seit 15. Mai 1883 giltigen Tarifhefte I des **Ung. Eisenbahnverbandes** Theil II tritt am 1. Februar l. J. der Nachtrag III in Kraft, welcher die Aufnahme neuer Stationen und Aenderungen von Tarifsätzen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung käuflich.

Budapest, am 15. Januar 1885. (143)
Die Direktion.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 1. Februar l. J. tritt der umgearbeitete Tarif Theil II Heft 4 für den direkten Transport von Eil- und Frachtgütern zwischen den Stationen Wien (Staats- und Nordbahnhof), ferner Wien (Elisabeth - Bahnhof) transit und Wien Lagerhaus einerseits und Ungarischen Stationen andererseits in Kraft und wird der gleichnamige Tarif, giltig vom Eröffnungstage der Strecke Budapest - Uj-Szöny, sammt Nachtrag I aufgehoben.

Der neue Tarif kann bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I., Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (144 RM)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Februar 1885 tritt zum Tarife für den **Galiz.-Wiener Gemeinschafts-Verkehr** der Nachtrag IV in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

1 Einführung neuer ermässigter Frachtsätze für den Verkehr mit Stationen der Carl-Ludwig-Bahn, Jaroslau-Sokaler Lokalbahn und Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn bei gleichzeitiger Einbeziehung der Station Nepolokoutz der letztgenannten Bahn in den Tarif und

2. Aenderungen in den Bezeichnungen der Ausnahmetarife und der für dieselben giltigen Bestimmungen.

Exemplare dieses Nachtrages, durch welchen die für die gleichnamigen Stationen im Nachtrage III zu demselben Tarif publizirten Frachtsätze aufgehoben werden, können bei den betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, den 17. Januar 1885. (145)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Königliche Eisenbahndirektion Altona. Zu unserem Lokal - Personentarif vom 1. Januar 1877 tritt am 1. Februar cr. ein Nachtrag XX in Kraft, durch welchen direkte Personengeldsätze zwischen Tönning einer- und Bülderup-Bau beziehungsweise Jeising-Hostrup andererseits zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personen-Expeditionen.

Altona, den 15. Januar 1885. (146)

III. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch). Submission. Die Lieferung von **450 000 kg mineralisches Schmieröl** für das Etatsjahr 1885/86 soll vergeben werden.

Das Submissions-Verzeichniss nebst den massgebenden Bedingungen liegt in unserem Materialien - Büreau, Johannisstrasse 65 hierselbst, zur Einsicht aus und kann von demselben gegen frankirte Einsendung von 50 ₰ portofrei bezogen werden.

Frankirte, verschlossene und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von mineralischem Schmieröl" versehene Offerten sind bei der bezeichneten Dienststelle bis zum 10. Februar cr. einzureichen, woselbst auch die Eröffnung an dem folgenden Tage, Vormittags 10 Uhr, in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten erfolgen wird.

Köln, den 16. Januar 1885. (147)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Die Lieferung von 4 Stück Normal-Personenwagen I./II. Klasse soll vergeben werden.

Bedingungen und Zeichnungen können gegen gebührenfreie Einsendung von 2 ℳ pro Exemplar von uns bezogen werden.

Versiegelte und mit Aufschrift versehene Offerten sind bis zu dem am 3. Februar cr., Vormittags 11 Uhr, hierselbst anstehenden Submissions-Termine portofrei einzureichen.

Altona, den 12. Januar 1885. (148)
Maschinentechnisches Büreau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

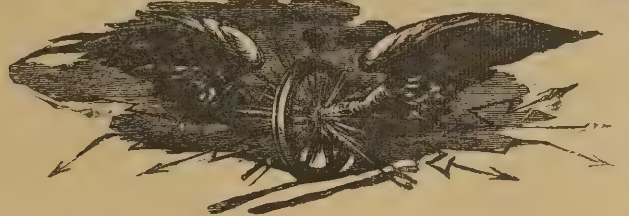
No. 7. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 32.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Januar 1885.

Dieser Nummer liegt No. 2 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Zwei Weltverkehrsfragen.

Von Paul Dehn.

Das hätte der geflügelte Götterbote, in welchem die Alten das Verkehrswesen verpersönlichten, sich wohl nicht träumen lassen, dass er dermaleinst mit seiner Macht in erster Reihe massgebend werden würde für eine spätere, grössere, arbeitsentwickeltere Welt! Sind es nicht vorwiegend Verkehrsfragen, welche die moderne Welt bewegen? Wo ist das Landgut oder das Bauerndorf, das Parlament oder das Ministerium, welches nicht möglichst zahlreiche und gute und billige Strassen erbät und erstrebt, nicht um der Wege willen, sondern in Rücksicht auf wirthschaftliche Interessen, mit deren äusserster Wahrnehmung die Gegenwart fast ausschliesslich beschäftigt ist, um mehr zu produziren und mehr zu konsumiren? Welch' eine ungeheure Fülle von Arbeit, Intelligenz und Kapital ist in den letzten Jahrzehnten zur Hebung des Verkehrs aufgewendet worden! Zaghaft begonnen und langsam fortgeführt wird der Bau von Dampfschiffen und Eisenbahnen gegenwärtig in einer Ausdehnung und Ueberhastung betrieben, wie sie beinahe Bedenken hervorzurufen geeignet sind. Und Europa, dieser rastlos arbeitende, expansivkräftigste unter den Erdtheilen, nicht genug mit dem eigenen enggezogenen Schiffslinien- und Schienennetz, drängt nun mit seinen verkehrspolitischen Bedürfnissen und Wünschen auch nach aussen, um womöglich die ganze Erde in seine Verkehrswelt zu ziehen und sich wirthschaftspolitisch zu unterwerfen. Nationale und internationale Abgesandte dringen über Land und Meer in entfernte, unbekannte Erdtheile, folgen den natürlichen Strassen, den Flüssen, schaffen neue Bahnen und von interkontinentalen Eisenbahnen in Australien, Afrika und Asien zu sprechen, gilt längst nicht mehr als närrische Träumerei.

Inmitten dieser Entwickelung des modernen Verkehrs hat sich für die Europäischen Kulturstaaten das Bedürfniss herausgestellt, im Interesse ihres Verkehrs für solche grossen Durchfahrtsstrassen, welche nicht in ihrem Machtbereiche liegen oder von einer einzelnen Macht leicht beherrscht und gesperrt werden können, besondere Vereinbarungen und Vorkehrungen zur Sicherung völliger und dauernder Verkehrsfreiheit zu treffen oder anzustreben und zwar handelt es sich da im Wesentlichen um künstlich hergestellte oder herzustellende Strassen. Innerhalb ihrer Gebiete sind die einzelnen Staaten souverän. Die Natur des offenen Meeres gewährt dem Verkehr die erforderliche Freiheit. Das genügt für die Verbindung zwischen Berlin über Hamburg oder Bremen nach Newyork, nach dem Kap und darüber hinaus nach Indien, Ostasien und Australien. In demselben Augenblick aber, wo kürzere Kunststrassen gebaut und mit ihnen so erhebliche Vortheile geboten werden, dass alsbald ihnen der Verkehr sich zuwenden muss, tritt die Forderung auf, dass jene natürliche Freiheit und Gleichheit für Alle, wie sie das offene Meer bietet, durch besondere Abmachungen übertragen werden auch auf die neue Kunststrasse, welche an Stelle des offenen Meeres getreten ist. Um diese Forderungen handelt es sich in der Frage des Suezkanals wie des Panamakanals und da diese Forderungen gestellt werden von den allgemeinen Interessen Aller gegen die Sonderansprüche eines Einzelnen, so kann es nicht zweifelhaft sein, dass sie über kurz oder lang in der einen oder anderen Form durchgesetzt werden.

Seit uralter Zeit steht Europa mit Asien, diesem ihm engstverbundenen Erdtheil, in ununterbrochenem lebhaften Güteraustausch, welcher in den letzten Jahrhunderten auf den weiten Umweg zur See gedrängt worden war. Den direkten Landwegen sind die bequemeren und billigeren Seewege auch heute noch überlegen, besonders in der abgekürzten Form durch die Herstellung des Suez- und Panamakanals. An der Freiheit dieser Kanäle ist ganz Europa ernsthaft interessirt, ganz Europa muss dafür eintreten, ganz Europa darüber wachen. Mit den Interessen Gesammt-Europas ist es unvereinbar, dass in Egypten oder in Nicaragua-Panama eine einzelne Macht ein Vorrecht oder ein Uebergewicht oder gar die Herrschaft hat.

I. Europa am Rothen Meer.

Nachdem das Rothe Meer Jahrhunderte lang fast unbeachtet dagelegen und erst im Jahre 1840 zur Beförderung der Englisch-Indischen Post herangezogen wurde, ist es seit der Eröffnung des Suezkanals mit einem Schlage mitten in die internationale Verkehrswelt gerückt und zugleich in die unmittelbare Interessensphäre Europas versetzt worden. Verkehr und Handel haben im Rothen Meere seither raschen Aufschwung genommen. Gleichzeitig hat das Rothe Meer seiner Verkehrslage halber in seiner Eigenschaft als Fortsetzung des Suezkanals eine nicht geringe politische Bedeutung erlangt, von welcher die Konkurrenz der Europäischen Mächte durch Gründung von Niederlassungen in jener Gegend hinreichende Belege gegeben hat.

Des Rothen Meeres wichtigster Stapelplatz ist Djeddah wesentlich in seiner Eigenschaft als Hafen für Mekka und Medina, sowie als Sammelplatz der Pilgerkarawanen mit lebhaftem Güteraustausch. In der Saison 1877/78 langten dort 45 000 Pilger zur See und 25 000 zu Lande an, welche die Kosten ihrer Fahrt durch allerlei Handelsgeschäfte wieder einzubringen bemüht sind. Der dortige jährliche Güteraustausch wird auf 40 bis 50 Millionen Mark bewerthet.

Theilweise auf Kosten Djeddahs ist neuerdings Suez als Hauptausfuhrhafen für Unterägypten empor gekommen. Indessen wird der Waarenumsatz nur auf 10 Millionen Mark veranschlagt.

Ueber Suez wurden im Jahre 1879 insgesammt 11 980 Kolli von Europa nach den Häfen des Rothen Meeres befördert und zwar 4 739 nach Djeddah, 3 192 nach Suakim, 2 387 nach Massauah, 855 nach Hodeida und 754 nach Yambo.

Massauah mit 4000 Einwohnern, unter der Verwaltung des Schweizers Munzinger's neu erstanden, ist der Markt- und Stapelplatz für Abessinien mit einem Waarenumschlag von 10 Millionen Mark.

Suakim ist der Ausgangspunkt für Berber, Chartum und den Aegyptischen Sudan.

Als ein Hafen von Zukunft wegen seiner Nähe des Nils, welcher nur 150 km davon liegt, wäre Kosseir zu nennen.

Obschon ausserhalb der Meerenge Babelmandeb gelegen, ist doch Aden, das Arabische Gibraltar, mit der Insel Perim, dem eigentlichen Schlüssel des Rothen Meeres, diesen Häfen zuzurechnen. Aden wurde bereits im Jahre 1837 von der Ostindischen Kompagnie erworben und 1839 besetzt. Aus der Handelsstation einer Gesellschaft ist es inzwischen eine Englische Festung geworden. Damals 600, zählt es jetzt 30 000 Einwohner. Sein Güterumschlag beläuft sich auf 3¾ Millionen Rupien jährlich. Neben Aden strebt jetzt auch Mokka wieder auf. Ebenso hat Hodeida an Bedeutung gewonnen — beide im Verkehr mit Sana, dem Hauptplatz des Innern. Bekanntlich hat sich von Mokka aus der Kaffee über die Erde verbreitet. Berbera, gegenüber von Aden, ist der Marktplatz für den Handel mit den Somalis, welche alljährlich im November und Dezember dorthin kommen.

Formell steht das Rothe Meer mit seinem Küstengebiet unter der Oberherrschaft des Sultans und mit seiner westlichen Küste zugleich unter der Regierung des Khedive von Aegypten. Thatsächlich indessen sind die Engländer dort überall die Herren, nachdem sie durch die Ueberzahl ihrer Schiffe die gesammte Schifffahrt beherrschen und nunmehr Aegypten selbst, insbesondere die wichtigsten Hafenplätze des Rothen Meeres, okkupirt haben, angeblich zwar nur vorübergehend, indessen mit klar erkennbarem, dauerndem Endziel. In rücksichtsloser Wahrnehmung seiner Interessen hat sich das Britische Reich den neuen Weg nach Indien durch eine immer enger gegliederte Postenkette gesichert, welche von Gibraltar über Malta geht und zwischen Cypern und Aden nunmehr in den Aegyptischen, von England okkupirten Häfen neue wichtige Zwischenstationen erhalten hat.

Als Herren von Aden und im Interesse ihrer Verproviantirung haben die Engländer jüngsthin auch in den Häfen der Somaliküste festen Fuss gefasst und Berbera und Sela (Zeyla), wo vorher Aegyptische Soldaten standen, mit Englisch-Indischen Truppen und Zollbeamten besetzt. Auf Harar im Gallalande sind sie im Anzuge. Schon vor Jahren betrachteten sich die Engländer als die alleinigen Herren des Rothen Meeres; denn als die Italienische Regierung im Frühjahre 1882 die Bay von Assab besetzte, erhob Grossbritannien dagegen Bedenken und suchte diesem Vorhaben, bis es in Folge der Vorstellungen Italiens sich bescheiden liess, bei der Aegyptischen und Türkischen Regierung Schwierigkeiten zu bereiten. Italien hatte versprechen müssen, Assab nicht zu befestigen. Nach dem Italienischen Grünbuch über die Assab-Affaire vom Juni 1882 beantwortete Anfang 1880 Lord Salisbury auf Cairoli's Versicherung: „England würde mit Vergnügen in Assab einen grossen Handelsmarkt entstehen sehen, allein diese Besitzung darf keinen politischen Charakter annehmen. Das Rothe Meer und der Weg nach Aegypten sind Englands empfindliche Seite." Hiernach lässt sich das Missvergnügen ermessen, mit welchem die Engländer das Beginnen der Franzosen beobachten, in jenen Gegenden ebenfalls festen Fuss zu fassen, obschon doch die Franzosen nur dem Vorgehen der Engländer folgen. Bereits im Jahre 1862 hatte die Französische Dampfschifffahrts-Gesellschaft Fraissinet den Hafen von Obok von den einheimischen Häuptlingen um 40 000 Francs erworben. Im Jahre 1865 verhandelte Frankreich mit den Adailstämmen über den Ankauf von Zeila, musste jedoch sich zurückziehen, da England die Türkei zu bewegen gewusst hatte, der Aegyptischen Regierung auch diesen Theil der Westküste des Rothen Meeres abzutreten, was von England sofort anerkannt worden war. In jüngster Zeit haben die Franzosen die Stadt Tadschura in der Bay gleichen Namens besetzt und zwar mit denselben Rechten und aus den nämlichen Gründen, welche die Engländer veranlasst haben, Berbera zu nehmen. Nach Abzug der Aegyptischen Besatzungen waren beide Orte herrenlos geworden und Frankreich folgte dem Beispiele Englands und griff zu. Ausserdem besitzt Frankreich oder vielmehr das Marseiller Handelshaus Rabaud noch die wichtige Halbinsel Scheick Said, das alte Okölis, Perim gegenüber und diesem an strategischer Bedeutung für die Herrschaft über den Ein- und Ausgang zum Rothen Meer überlegen, da von den Höhen seiner Felsen (275 m) das niedrige Perim zusammengeschossen werden kann. Handelspolitisch könnte Scheik Said gegen Aden selbst erfolgreich in Konkurrenz treten, da es den Arabischen Kaffeebezirken wie der Abessinischen Küste näher ist, als Kohlenstation günstiger liegt wie Aden und ausserdem in der Nähe frisches Trinkwasser hat, was in Aden fehlt. Endlich macht Frankreich Ansprüche auf die Bay von Adulis, 40 km südlich von Massauah.

Italien seinerseits scheint sich mit Assab nicht begnügen zu wollen und man spricht in Rom davon, dass es im Einverständniss mit England gegen Zugeständnisse an das Letztere in Aegypten die Besitzergreifung der ganzen Küste von Assab bis Massauah und von Zula in Aussicht genommen habe und nur die Beschlüsse der Berliner Kongo-Konferenz über die Modalitäten bei künftigen Besitzergreifungen in Afrika abwarte, um darnach die Besitzergreifung zu vollziehen. Eine militärische Expedition dorthin soll bereits unterwegs sein. Auf diese Gegenden glaubt beiläufig Frankreich ältere Rechte zu haben.

Handelspolitisch betrachtet, ist sowohl das Italienische Assab wie das Französische Obok vorerst und für geraume Zeit ziemlich unwichtig. Im Hinterlande von Assab und Obok herrschen Unkultur und Unsicherheit und nach Besserung dieser Verhältnisse bleibt die Verbindung mit dem Hinterlande eine so schwierige und kostspielige, dass der Entwickelung des Güteraustausches enge Grenzen gesteckt sind. Zu den wichtigsten Einfuhrartikeln für Assab und Obok gehören beiläufig Gewehre und Munition, welche der Europäische Industrialismus unbekümmert darum, gegen wen diese Waffen einmal gerichtet werden könnten, mit Eifer und Gewinn verhandelt.

Assabs Handel ist ganz unbedeutend. Wenn es den Bemühungen der Italienischen Regierung gelingt, wenigstens den Handel von Süd-Abessinien nach Assab zu leiten, so dürfte bei der Geringfügigkeit desselben nicht eben viel gewonnen sein. Beschlossen wurde vorerst der Bau eines Handelshafens und zweier Leuchtthürme, wofür die Kammer 625 000 Frcs. bewilligte.

Rascher hat sich ein anderes Italienisches Unternehmen entwickelt, die Anlage einer Saline für die Erzeugung von Seesalz durch die Gebrüder Guastalla in der Bucht von Aden auf Gebiet unter Englischer Regierung. Wegen mangelnden Schutzes gegen die diebischen Eingeborenen musste eine andere Saline derselben Unternehmung auf Italienischem Gebiet bei Assab die Arbeiten vorläufig einstellen.

Auch in Obok ist der Handel noch ganz unentwickelt, trotz der Compagnie Française d'Obok und anderer Pariser Gründungen. Nur die Kohlenstation für die Französische Schifffahrt ist erwähnenswerth.

In dem Kampfe um die Herüberziehung des Handels von Abessinien hat bisher noch keines der konkurrirenden Völker Erfolg gehabt, weder die Italiener mit Assab, noch die Franzosen mit Obok.

Was Abessinien dringend bedarf und mit Grund beansprucht, das ist eine Verbindung mit dem Meere, um direkt und unter Uebergehung der Aegyptischen Zollstellen mit Europa verkehren zu können. Wie der Negus Negesti im Jahre 1881 zu Rohlfs sagte, will er zum Hafen für sein Land nicht Massauah, sondern die Anslay-(Adulis-)Bai und den Küstenstrich südlich davon bis Assab, um dort selbst Stadt und Hafen zu gründen. Anstatt den König Johannes in diesen seinen Wünschen aufrichtig zu unterstützen, identifiziren die Engländer die Aegyptischen mehr mit ihren eigenen Interessen, während Franzosen und Italiener zu Abessinien halten, welchem auch Russland seine Sympathien zuzuwenden scheint, da Russische Zeitungen von einem Russischen Protektorat über das christliche, angeblich zur Orientalischen Kirche hinneigende Abessinien sprechen und ihm die Wahrung der Neutralität der Strasse von Babelmandeb übertragen wissen wollen. Abessynien ist ein naturgesegnetes Bergland mit einer kräftigen und tapferen Bevölkerung und besitzt viele Bedingungen glücklichen Gedeihens. Auch die anderen Hochländer im Innern, wie Schoa, Kaffa, Narca und die Gallaländer, sollen entwickelungsfähig und reich an Naturschätzen sein, was in Bezug auf das weitere Innerafrika vielfach in Abrede gestellt wird. Es ist gewiss erwünscht und erfreulich, wenn sich die Aufmerksamkeit Europas ernstlicher dem Mittelafrikanischen Kontinent zuwendet. Allein die überschwänglichen Hoffnungen, welche die letzten Reisen zu erwecken verstanden haben, dürften mehr oder minder enttäuscht werden. Der Englische Reisende Thomson („Die Expedition nach den Seen von Mittelafrika von 1878—1880, Deutsch, Jena 1882) ist der Ansicht, dass Elfenbein der einzige Handelsartikel sei, welcher aus dem Innern exportirt werden könnte; doch haben die Elephanten bedenklich abgenommen. Livingstone's Schilderungen lassen sehr wohl die Annahme zu, dass Mittelafrika mehr ein Gebiet für Missionäre

und Philantropen als für Kauf- und Handelsleute sei. Mit der weiteren Erforschung des dunklen Welttheils, welcher doch erst durch einige wenige Lichtstreifen beleuchtet worden ist, dürfte vermuthlich der Nimbus von den dort vorhandenen Schätzen allmählich schwinden.

Wie im Westen, so hat sich auch im Osten des dunklen Welttheils ein lebhafter Konkurrenzkampf der Europäischen Völker entsponnen, welcher im Interesse des allgemeinen wirthschaftlichen und kulturellen Fortschrittes nur mit Freude zu begrüssen ist. Allein noch mehr als im Westen muss Europa im Osten Afrikas darauf bedacht sein, dass dieser Konkurrenzkampf mit gleichen Waffen und mit gleichen Rechten gekämpft wird, dass nicht etwa eine Macht das Uebergewicht oder gar die Alleinherrschaft an sich reisse. Nachdem die Durchführung der Neutralität und Schifffahrtsfreiheit auf dem Suezkanal als eine internationale, Europäische Angelegenheit auch von Englischer Seite anerkannt worden ist, nachdem insbesondere Lord Granville in seinem Rundschreiben vom 3. Januar 1883 betont hat, dass die freie und ungehinderte Schifffahrt auf dem Kanal zu allen Zeiten und das Freibleiben des Kanalweges von jeder Unterbrechung oder Beschädigung durch Kriegsakte für alle Nationen Gegenstände von Wichtigkeit sind, und den Abschluss eines Uebereinkommens zwischen den Grossmächten befürwortet hat, ist in dieses Uebereinkommen, soll es durch die angedeuteten thatsächlichen Verhältnisse in der Verlängerung des Suezkanals, im Rothen Meer, nicht illusorisch gemacht werden, auch das Rothe Meer mit seiner Meerenge einzubeziehen und auch für diese Gebiete die Neutralität und die Schifffahrtsfreiheit auszusprechen und durchzuführen. Alle Schiffe, welche zwischen Europa und Indien-Ostasien-Australien verkehren, müssen, nicht nur den Suezkanal, sondern auch das Rothe Meer und die Enge bei Aden-Perim passiren, wo die Engländer unbestritten herrschen, jedes Schiff in den Grund schiessen und alle Passage aufheben können. Schon wiederholt ist darauf hingewiesen worden, dass das Kabinet Gladstone die Pläne Beaconsfield's wieder aufzunehmen und aus dem Rothen Meer einen Annex des Indischen Meeres zu machen grosse Neigung zeige, ja es ist zur Regierungszeit des Khedive Ismael ein Vertrag abgeschlossen worden, durch welchen England dem nunmehr seinem Einfluss unterworfenen Aegypten den Besitz des westlichen Küstenlandes des Rothen Meeres bis zum Cap Gardafui zuerkannt hat.

Weitausschauende Absichten sind es, welche England in jener Gegend zwischen Afrika und Asien verfolgt und nur zu sehr dazu angethan, im Interesse der Freiheit des Verkehrs die Aufmerksamkeit der Europäischen Mächte zu fesseln. Nun ist allerdings durch das Vorgehen Frankreichs und Italiens im Rothen Meer, durch die Besetzung der Assab-Bai Italienischerseits und durch die Okkupation der Tadschurah-Bai Französischerseits ein Anfang zur Europäisirung jenes Meeresgebietes insofern gemacht worden, als an den Küsten desselben nicht einzig und allein von den Europäischen die Englische Flagge weht. Indessen wird dieser Anfang nothwendigermassen über kurz oder lang die völlige Neutralitätserklärung des Rothen Meeres zur Folge haben müssen, falls nicht sein für Europas Handel und Wandel so wichtiges und vielversprechendes engeres und weiteres Gebiet mit Arabien und den oberen Nilländern bei Konflikten zwischen den Europäischen Mächten in steter Gefahr schweben soll, zu einem für die Engländer äusserst günstigen, für alle übrigen Völker aber verderblichen Kriegsschauplatz zu werden.

Aus dem Verein Deutscher Maschineningenieure.

Den Hauptvortrag in der Vereinssitzung im November v. J. hielt Herr Regierungs-Maschinenmeister von Borries über die Konstruktion und Betriebsergebnisse der Compound-Lokomotiven. Der Redner gab, im Anschluss an seine früher über denselben Gegenstand in dem Verein gehaltenen Vorträge, Mittheilungen über die weiteren Betriebsergebnisse der nach seiner Konstruktion erbauten Compound-Lokomotiven. Es befinden sich zur Zeit 4 Schnellzug-, 2 Güterzug- und 12 Omnibuszug-Lokomotiven dieses Systems im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover im Betriebe; eine weitere Anzahl derselben im Baue. Die beiden Güterzug-Lokomotiven haben in der Zeit vom 1. Juli 1883 bis 1. April 1884 im Durchschnitte bei der gleichen Leistung nur 79 pCt. des Kohlenverbrauches der gleichzeitig mit ihnen beschafften Normal-Güterzug-Lokomotiven erfordert, also 21 pCt. erspart. Auch im Uebrigen haben sich diese Lokomotiven gut bewährt und bei genauer Untersuchung keine ungewöhnliche Abnutzung gezeigt. Nach dem 1. April 1884 wurden die Lokomotiven an die Königlichen Eisenbahndirektionen zu Frankfurt a/M. und Elberfeld verliehen.

Im Frankfurter Bezirk wurde die eine Compound-Lokomotive mit 4 Normal-Güterzug-Lokomotiven in eine Diensttour gestellt; das Ergebniss war, dass während der Zeit vom 1. Mai bis 25. Juli 1884 die Kohlenersparniss zu Gunsten der Compound-Lokomotive 14,3 pCt. betragen hat; dieselbe wird zum Theil dem höheren Dampfdrucke zugeschrieben.

Beim Anfahren mit der Compound-Lokomotive muss vorsichtig verfahren werden, weil dieselbe kräftiger als die Normalmaschinen anzieht. Der Gang der Maschine ist sehr ruhig, die Dampfentwicklung vollkommen ausreichend.

Im Elberfelder Bezirke wurde die andere Compound-Lokomotive mit einer Normal-Güterzug-Maschinen in eine Diensttour gestellt. Die Betriebsergebnisse für die Zeit vom 1. Mai bis 9. Juli 1884 weisen eine Kohlenersparniss zu Gunsten der Ersteren von 16 pCt. Bei dem Vergleich ist auch hier die verschiedene Dampfspannung in Betracht zu ziehen. Bei starkem Arbeiten ist die Dampfentwickelung der Compound-Lokomotive nicht immer ausreichend gewesen, im Uebrigen bewährt sich die Maschine durchaus gut.

Die erwähnten 4 Compound-Schnellzug-Lokomotiven, welche von der Hannoverschen Maschinenbau - Aktiengesellschaft vorm. Egestorff in Linden erbaut wurden, sind im Oktober 1884 in Betrieb gestellt worden. Die allgemeine Anordnung derselben ist behufs Erzielung eines ruhigen Ganges, langer Kurbelstangen und langen Radstandes, sowie zur Vermeidung todter Gewichte derart getroffen, dass die Cylinder zwischen der vorderen Laufachse und mittleren Kuppelachse liegen, während die Hinterachse Triebachse ist. Der Verbindungsraum (Receiver) ist zwischen den Cylindern innerhalb der Rahmenverbindungen angebracht. Die Heizfläche beträgt 98 qm. Das Gewicht betriebsfähig 38 t. Die Lastvertheilung ist ohne todte Lasten eine vorzügliche.

Die Betriebsergebnisse dieser Lokomotiven sind noch nicht offiziell festgestellt. Vorläufig kann daher nur mitgetheilt werden, dass die Leistungsfähigkeit eine recht gute ist und z. B. diejenige der ehemaligen Köln-Mindener Schnellzug-Lokomotiven von 42,5 t Gewicht und 124 qm Heizfläche mindestens erreicht und diejenige der älteren Hannoverschen Lokomotiven und der Normal-Personenzug-Lokomotiven vor Schnellzügen übertrifft.

Die Dampfentwickelung ist eine recht reichliche. Ein Funkenauswerfen aus dem Schornstein findet bei diesen Lokomotiven ebensowenig, wie bei den früher beschafften Compound-Lokomotiven statt; auch die Flugaschenbildung ist, wie bei jenen, eine sehr geringe. Der Gang ist auch bei Geschwindigkeiten bis zu 90 km pro Stunde ein besonders ruhiger und sicherer; von eigenen Schwingungen und von Nachschwingungen in Folge von Bahnunbenheiten sind dieselben durchaus frei. Die Herstellung einer Schnellzug-Lokomotive von solcher Leistungsfähigkeit, wie dieselbe für die heutigen schweren Schnellzüge der Hauptstrecken erforderlich ist, scheint mit dieser Maschine gut gelungen zu sein.

Der Vortragende machte dann weitere Mittheilungen über die besonderen Konstruktionsverhältnisse der Compound-Lokomotiven; er beschrieb u. A. eine von ihm entworfene Vorrichtung an denselben, um schwere Züge rasch und sicher anzuziehen und bejahte die in der Diskussion aufgeworfene Frage, ob die bei Schnellzügen erforderliche grösstmöglichste Verdampfung bei den Compound-Lokomotiven erreicht werde.

Entscheidung des Königlichen Oberlandesgerichts zu Naumburg a. S.,

betr. Verstaatlichung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

In Sachen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Erfurt, Beklagten und Berufungsklägerin gegen den Bankier Theodor Rosenstock zu Berlin, Kläger und Berufungsbeklagten, wegen Anfechtung eines Generalversammlungs-Beschlusses hat der erste Civilsenat des Königlichen Oberlandesgerichts zu Naumburg a/S. durch Urtheil vom 10. Dezember 1884*) für Recht erkannt, dass das Urtheil des Königlichen Landgerichts Halle a/S. vom 15. Oktober 1884**) dahin abgeändert wird: der Kläger wird auf die Berufung des Beklagten mit der Klage abgewiesen. Die Kosten beider Instanzen fallen dem Kläger zur Last. V. R. W.

Entscheidungsgründe.

Der Kläger hat zunächst noch wiederum auszuführen gesucht, dass der Generalversammlungs-Beschluss zu seiner rechtlichen Wirksamkeit der bisher nicht erfolgten Eintragung in das Handelsregister nach Artikel 214 Absatz 2 und 3 des Handelsgesetzbuchs bedurft habe und deshalb nunmehr nur nach den Bestimmungen des Reichsgesetzes, betreffend die Kommanditgesellschaften auf Aktien und Aktiengesellschaften vom 18. Juli 1884 Rechtswirkung gewinnen könne, und danach also erst dann, wenn eine zweite Generalversammlung der benachtheiligten Aktionäre mit einer Mehrheit von drei Viertheilen ihre Zustimmung gebe und hiernächst die Eintragung in das Handelsregister erfolge. Diese Ausführung ist indess eine rechtsirrige. Die Rechtsgültigkeit des Beschlusses bestimmt sich durch die Beobachtung der für seine Fassung aufgestellten Erfordernisse und der Artikel 214 erfordert nur zur rechtlichen Wirksamkeit des Beschlusses nach aussen seine Eintragung in das Handelsregister, die, ohne

---

*) Mitgetheilt von der Königl. Eisenbahndirektion in Erfurt.

**) Abgedruckt in No. 87 S. 1107 unserer Zeitung von 1884.

an eine Zeitgrenze gebunden zu sein, auf Grund des Beschlusses jederzeit nachgeholt werden kann. Der Art. 214 ist aber auch, indem er nur von einem solchen Beschlusse handelt, welcher die Fortsetzung der Gesellschaft oder eine Abänderung der Bestimmungen des Gesellschaftsvertrags zum Gegenstande hat, überhaupt nicht das zutreffende Gesetz, vielmehr, da der Generalversammlungs-Beschluss die Veräusserung des Gesellschaftsvermögens unter Auflösung der Gesellschaft zum Gegenstande hat, der Artikel 243, welcher die Wirksamkeit des Auflösungsbeschlusses nicht an die Eintragung in das Handelsregister knüpft, sondern nur die unterlassene Anmeldung zur Eintragung mit einer Ordnungsstrafe bedroht.

Es ist hiernach für die Entscheidung der Sache allein zu prüfen, ob der Beschluss der Generalversammlung, über dessen formelle Rechtsgültigkeit kein Zweifel besteht, aus inneren Gründen dem Kläger gegenüber für rechtsungültig zu erachten, was nach der Behauptung desselben aus dem Grunde der Fall sein soll, weil der Beschluss seine Sonderrechte verletze.

Der erste Richter ist dieser Ansicht. Er nimmt an, dass der wahre Ueberlassungspreis für das abgetretene Gesellschaftsvermögen nicht nach dem § 2, sondern nach dem § 4 des Vertragsprojekts zu berechnen sei, derselbe danach nicht blos 17 212 500 M., sondern auf 33 412 500 M. zum mindesten veranschlagt werden müsse und bei Vereinnahmung dieses Preises zur Liquidationsmasse der Stammaktionär und so also auch der Kläger, etwa 65 pCt. des Nennwerths seiner Aktie an Stelle derjenigen 50 pCt. erhalten würde, mit denen er nach dem Vertragsprojekte abgefunden werden solle.

Den Ausgangspunkt für die Annahme solcher Benachtheiligung des Stammaktionärs entnimmt der erste Richter dem § 22 des Gesellschaftsstatuts, nach welchem im Falle der Auflösung der Gesellschaft resp. der Liquidation des Gesellschaftsvermögens die Inhaber der Stammprioritäts-Aktien ein Prioritätsrecht an dem vertheilungsfähigen Erlöse für das Unternehmen haben sollen, so dass sie aus demselben zunächst und vor den Inhabern der Stammaktien befriedigt werden müssen, indem er diese Bestimmung dahin auslegt, dass das Prioritätsrecht der Stammprioritäts-Aktionäre sich auf den Nennwerth ihrer Aktie begrenze.

Die Richtigkeit dieser Auslegung unterliegt erheblichen Bedenken. Sie findet in dem Wortlaut des § 22 keinen besonderen Anhalt und gegen dieselbe wird von der Beklagten mit erheblichem Grunde darauf hingewiesen, dass der eigentliche Werth der einen und anderen Klasse der Aktien bei Auflösung der Gesellschaft sich durch ihren Kursstand bestimme und so auch bei Vertheilung der Liquidationsmasse das Mass der vorzugsweisen Befriedigung der Stammprioritäts-Aktionäre vor den Stammaktionären durch den, den Nominalwerth ihrer Aktien übersteigenden Kurswerth der Aktien der ersteren bestimmt werden müsse. Indess kann hier über die Art und Weise, wie künftig bei der Liquidation zu verfahren ist, nicht entschieden werden.

Es ist aber auch dieser Streitpunkt für die Entscheidung des Rechtsstreits überhaupt nicht von durchgreifender Erheblichkeit. Auch wenn die erstrichterliche Auslegung des § 22 als die richtige erachtet werden musste, steht, da die Vertheilung der Liquidationsmasse nicht Gegenstand des Prozesses ist, doch die Frage im Vordergrunde, ob der von dem Kläger angefochtene Vertrag der Liquidationsmasse ein Objekt entzieht, auf dessen Einwerfung zu dieser Masse für den Kläger ein Rechtsanspruch besteht, und diese Frage muss nach Inhalt des Vertrags verneint werden.

Nach demselben tritt die Aktiengesellschaft, eine juristische Person, in gesetzmässiger Vertretung durch die Generalversammlung der Aktionäre ihr Vermögen an den Preussischen Staat ab, welcher dagegen die an und auf diesem Vermögen haftenden Schulden übernimmt, ein Kaufgeld von 17 212 500 M. an die Verkäuferin zu zahlen verspricht und ausserdem sich verpflichtet, den Aktionären Vermögensstücke, die in Aktien sich repräsentirenden Antheile derselben an dem Gesellschaftsvermögen, falls ihnen solches belieben sollte, durch Gewährung von Staatsschuldverschreibungen in näher bestimmter Höhe abzukaufen.

Diese letztere Bestimmung stellt sich mithin als eine zwischen der Gesellschaft und dem Staate zu Gunsten eines Dritten, der Aktionäre, getroffene dar und wenn schon sie einen integrirenden Theil des Vertrages dergestalt bildet, dass der Staat zu ihrer Erfüllung der Gesellschaft gegenüber verpflichtet ist, steht sie doch, indem der Eintritt dieser Verpflichtung lediglich an den Einzelwillen der Aktionäre geknüpft ist, ausserhalb derjenigen Verpflichtungen, auf deren Erfüllung die Gesellschaft ihm gegenüber allein nur bedingungslosen Anspruch hat. Freilich besteht die Aktiengesellschaft aber aus den Aktionären, allein indem sie in der Generalversammlung beschliessen, beschliessen sie als Vertreter der Gesellschaft, und die Rechte und Verbindlichkeiten, die der Generalversammlungs-Beschluss wirkt, sind, so sehr sie auch mittelbar von denselben persönlich berührt werden mögen, nicht ihre Rechte und Verbindlichkeiten, sondern solche der Gesellschaft. Die Rechtssubjekte für das im § 2 des Vertrags festgesetzte Kaufgeld und das im § 4 gewährte Verkaufsrecht sind daher verschiedene, dort die Gesellschaft, hier die einzelnen Aktionäre, wenn schon ihnen das Recht aus dem § 4 nur durch die Gesellschaft als alleinige Kontrahentin mit dem Staate vermittelt ist. Es ist deshalb rechtlich nicht angängig, aus der thatsächlichen Erwägung der Aufwendungen, welche der Staat möglicher- oder wahrscheinlicher Weise dadurch zu machen hat, dass die Aktionäre das ihnen durch den § 4 gewährte Recht ausüben, die Summen zu konstruiren, welche sich gegen die Bestimmung des § 2 als das von dem Staate der Gesellschaft zu gewährende Kaufgeld darstelle, noch kann ein Anhalt zu solcher Konstruktion daraus gewonnen werden, dass dem Staate durch den § 5 des Vertrags das Recht eingeräumt ist, den auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrag als Aktionär auf den in § 2 stipulirten Preis in Anrechnung bringen zu dürfen.

Das Vertragsprojekt hat, so wie es von dem Staate aufgestellt worden, die Genehmigung der Gesellschaft durch ihren in der Generalversammlung mit der nach den §§ 31 und 36 des Statuts erforderlichen Mehrheit von zwei Drittheilen der Anwesenden oder vertretenen Stimmen gefassten Beschluss erhalten; derselbe verletzt keine Rechte der Stammaktionäre an dem Vermögen der Gesellschaft und der § 2 des Vertrags bestimmt in bündiger Weise die neben der Uebernahme der dem Vermögen anhaftenden Schulden von dem Staate zu gewährende Vergütung, über die hinaus die Gesellschaft keine weiteren Ansprüche zu erheben hat, und wenn daneben durch den § 4 den Aktionären für ihre Person noch besondere Vortheile eingeräumt werden, welche sie sich nach Belieben aneignen kann, so kann danach selbstverständlich von einer Verletzung ihrer Rechte und so auch der des Klägers keine Rede sein.

Aus diesen Gründen war unter Abänderung des ersten Urtheils der Anspruch des Klägers als unbegründet abzuweisen, derselbe auch auf Grund des § 87 Civilprozessordnung in die Kosten des Rechtsstreits zu verurtheilen.

Aus der Denkschrift,

betreffend das Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmen.*)

Geschichtliches.

Der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft ist durch Allerhöchste Ordre vom 3. Februar 1868 die Konzession zum Bau und Betriebe einer Eisenbahn von Halle a/S. über Torgau nach Cottbus und von da nach Sorau und nach Guben, sowie durch die Allerhöchste Ordre vom 17. Juli 1872 die Konzession zum Bau und Betriebe einer Zweigbahn von Eilenburg nach Leipzig ertheilt worden.

Das Anlagekapital für die erstbezeichnete Stammbahn war durch das Gesellschaftsstatut auf den Betrag von 13 500 000 Thalern gleich 40 500 000 M. festgestellt, von welchem die eine Hälfte durch Begebung von Stammaktien, die andere Hälfte durch Begebung von Stammprioritätsaktien aufgebracht werden sollte. Der Bau der Bahn wurde auf Grund eines mit Dr. Strousberg unterm 16. Mai/8. Juni 1868 abgeschlossenen Entreprisevertrags ausgeführt, nach welchem von dem Gegenstande der Entreprise der Grunderwerb, die fortifikatorischen Anlagen bei Torgau, die Verwaltungskosten und die Zinsen ausgeschlossen, alle übrigen Arbeiten, Leistungen und Lieferungen dagegen dem Unternehmer nach Einheitssätzen übertragen waren, deren Feststellung zwischen dem Unternehmer und dem oberleitenden Techniker der Gesellschaft unter Genehmigung des Verwaltungsrathes erfolgte. Der Unternehmer war verpflichtet, für seine Leistungen die anderweit nicht unterzubringenden Aktien zum Nominalbetrage in Zahlung zu nehmen.

Auf dieser Grundlage wurde mit der Bauausführung im August 1868 begonnen. In der Konzession war die Vollendung des Baues bis zum 31. Dezember 1870 zur Bedingung gemacht. Die angestrebte schnelle Fertigstellung der Bahn wurde jedoch durch das Zusammentreffen verschiedener Umstände, namentlich durch den strengen Winter 1869/70 und durch den im Jahre 1870 ausgebrochenen Krieg, welcher ein rapides Fallen der Aktien zur Folge hatte, wesentlich gehemmt. Nachdem der Aktienbestand erschöpft war, wurde der Entreprisevertrag mit dem Unternehmer auf Verlangen der Staatsaufsichtsbehörde am 23. September 1871 aufgelöst und der Weiterbau sowie die noch rückständige Ausrüstung der Bahn durch die Gesellschaft selbst ausgeführt. Zu diesem Zwecke sowie zur Ausführung der für die gedeihliche Entwickelung des Unternehmens sehr wichtigen Zweigbahn von Eilenburg nach Leipzig wurden der Gesellschaft am 18. November 1871, 17. Juli und 7. August 1872 Privilegien zur Aufnahme von Prioritätsanleihen zum Gesammtbetrage von 20 730 000 M. ertheilt. Da es sich aber im Sommer 1874 herausstellte, dass das Anlagekapital für die Zweigbahn von Eilenburg nach Leipzig in Folge der von der Königlich Sächsischen Regierung angeordneten Verlegung des Bahnhofes in Leipzig und anderer unvorhergesehener Umstände zu gering bemessen war, und dass auch die Hauptbahn in Folge des sich schnell ent-

---

*) Anlage zum Gesetzentwurf, betreffend den Erwerb des genannten Unternehmens für den Preussischen Staat.

wickelnden Verkehrs eine Ergänzung der Betriebsmittel erheischte, so wurde von der Gesellschaft zur Beschaffung der erforderlichen Geldmittel das Privilegium zur Aufnahme einer weiteren Prioritätsanleihe von 6 495 000 *M.* nachgesucht, welches ihr aber erst ertheilt wurde, nachdem die Berliner Handelsgesellschaft die Garantie für die Verzinsung während der ersten Betriebsjahre bis zum 1. April 1877 übernommen hatte. Dennoch gelang es der Gesellschaft nicht, diese Prioritätsanleihe unterzubringen. Sie sah sich deshalb, um ihre nothwendigsten Zahlungen leisten zu können, zur Aufnahme einer schwebenden Schuld genöthigt. Diese Schuld, welche die Gesellschaft neben Zahlung einer Provision von 2 pCt. mit 5 pCt. verzinsen musste, betrug Ende des Jahres 1875 rund 2 400 000 *M.*

Bei dieser drückenden Finanzlage wandte sich die Gesellschaft im April des Jahres 1875 an die Königliche Staatsregierung mit der Bitte, ihr einen Vorschuss in Höhe des Nennwerthes der Prioritätsanleihe von 6 495 000 *M.* bis zu deren Realisirung zu gewähren und die Mittel zur Bezahlung der Zinsen der sämmtlichen Prioritätsanleihen, soweit die Betriebseinnahmen zur Einlösung der Zinskoupons nicht ausreichen sollten, für die Dauer von 3 Jahren zur Verfügung zu stellen. Die Königliche Staatsregierung trat darauf mit der Gesellschaft wegen Uebernahme des Betriebes der Bahn und Gewährung einer Zinsgarantie für sämmtliche Prioritätsanleihen in Verhandlung, welche zu dem durch das Gesetz vom 17. Juni 1876 (Gesetzsamml. 1876 S. 162 ff.), betreffend die Uebernahme einer Zinsgarantie des Staates für Prioritätsanleihen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft bis auf Höhe von 29 730 000 *M.*, genehmigten Vertrag vom 7. Juli resp. 5. September 1875 führte.

Nach dem § 1 dieses Vertrages hat die Gesellschaft dem Staate vom 1. Januar 1877 ab auf ewige Zeiten die Verwaltung und den Betrieb des Bahnunternehmens übertragen. Dagegen hat der Staat nach § 7 für den Fall, dass der Reinertrag der Bahn im Jahre 1876 oder später zur Verzinsung und Amortisation der bereits ausgegebenen und zur Verzinsung der Prioritätsobligationen Lit. C. nicht ausreichen sollte, den erforderlichen Zuschuss zu leisten. Die aus der Staatskasse etwa geleisteten Zuschüsse nebst 5 pCt. Zinsen derselben sind dem Staate aus den Reinerträgen späterer Betriebsjahre zu erstatten. Die Inhaber der Aktien sollen erst dann Anspruch auf Dividende haben, wenn die vom Staate etwa geleisteten Zuschüsse nebst Zinsen vollständig erstattet und etwaige Rückstände bei dem Reserve- und Erneuerungsfonds aus den Vorjahren gedeckt sind. Uebersteigt alsdann der zur Zahlung einer Dividende disponible Reinertrag 4 pCt. des zur Emission gelangten Aktienkapitals, so soll dem Staate der dritte Theil jenes Ueberschusses über 4 pCt. zufallen. Vom 1. Januar 1891 ab kann der Staat jederzeit die Bahn erwerben. Als Gegenleistung hat der Staat alsdann sämmtliche Schulden der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft zu übernehmen und ausserdem den fünffachen Betrag des event. Ueberschusses der letzten 5 Jahre als Kaufpreis zu zahlen.

Das Betriebsdefizit betrug für die Jahre 1876 und 1877 686 884 *M.* Hiervon hat die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn aus den disponibeln Mitteln der späteren Jahre die Unterbilanz pro 1877 mit 50 355 *M.* gedeckt, während der Rest von 636 529 *M.* vom Staate in Folge der übernommenen Zinsgarantie als Zuschuss geleistet ist. Auf diesen Zuschuss sind zur Erstattung gekommen im Jahre 1878 275 321 *M.*, im Jahre 1879 361 208 *M.*, zusammen 636 529 *M.* Ausserdem hat der Staat an Zinsen bezogen: im Jahre 1878 28 340 *M.*, im Jahre 1879 9 833 *M.*, zusammen 38 173 *M.*

Die im Eigenthum der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft stehenden Bahnlinien (298,39 km) liegen auf Preussischem Staatsgebiete mit Ausnahme von 16,52 km der Leipzig-Eilenburger Strecke, welche im Königreich Sachsen liegen.

Ueber die hierbei in Betracht kommenden staatsrechtlichen Verhältnisse bestimmt der zwischen Preussen und dem Königreich Sachsen wegen Herstellung einer Eisenbahn von Eilenburg über Taucha nach Leipzig abgeschlossene Staatsvertrag vom 30. Oktober 1872 das Nähere.

In demselben und auch im § 20 der Königlich Sächsischen Konzessionsurkunde vom 24. Dezember 1872 hat sich die Königlich Sächsische Staatsregierung das Recht vorbehalten, die Sächsische Bahnstrecke nach Massgabe der Bestimmungen des Königlich Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 zu erwerben.

Anlagekapital.

Das der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft genehmigte Anlagekapital besteht aus Aktien und Prioritätsobligationen. — Das Aktienkapital zerfällt in: a) 67 500 Stück Stammaktien zu je 300 *M.* = 20 250 000 *M.*, b) 33 750 Stück Stammprioritätsaktien zu je 600 *M.* = 20 250 000 *M.* Zusammen 101 250 Stück = 40 500 000 *M.*

Sämmtliche Aktien sind begeben. Die Stammprioritätsaktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft haben vor den Stammaktien ein Vorzugsrecht auf den Bezug der Dividende.

Ueber die Vertheilung des Reinertrags besagt § 22 des Statuts der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft (in der Fassung des Statutennachtrages nach den Beschlüssen der Generalversammlungen vom 25. September 1880 und vom 17. Juni 1881):

„a) vorerst erhalten die Inhaber der Stammprioritätsaktien 5 pCt. des Nominalbetrages ihrer Aktien;

b) was nach Deckung dieser 5 pCt. noch übrig bleibt, bis zur Höhe von $6^2/_3$ pCt., wird unter die Inhaber der Stammaktien nach Verhältniss des Nominalbetrages ihrer Aktien vertheilt. Der Ueberschuss über diese $6^2/_3$ pCt. wird auf die Stamm- und Stammprioritätsaktien pro rata vertheilt;

c) sollte in einem oder dem anderen Jahre der Reinertrag nicht ausreichen, um den Inhabern der Stammprioritätsaktien die unter a) gedachte Dividende von 5 pCt. zu gewähren, so wird das Fehlende unverzinst aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre nachgezahlt, und die Inhaber der Stammaktien erhalten nicht eher eine Dividende, als bis diese Nachzahlung vollständig geleistet ist. Diese Nachzahlung erfolgt für die Zeit bis einschliesslich 1879 auf die Dividendenscheine der betreffenden Jahre, nachdem vorerst den Inhabern der Stammprioritätsaktien für das laufende Betriebsjahr 5 pCt. des Nominalbetrages ihrer Aktien aus dem Reinertrage gewährt worden und sodann mit der Massgabe, dass unter den dergestalt zur Bezahlung gelangenden Dividendenscheinen früherer Betriebsjahre die älteren Dividendenscheine ein Vorzugsrecht vor den jüngeren geniessen. Die Nachzahlung von Dividenden für die Zeit von 1880 ab wird auf den Dividendenschein des laufenden Jahres mitbewirkt, so dass von diesem Zeitpunkt ab Dividendenscheine, auf welche keine, oder nur eine Abschlagsdividende entfallen ist, nicht weiter zur Empfangnahme einer Nachzahlung von Dividende berechtigen."

Nach § 21 des Statuts sollten die Stammaktien bezw. die darauf geleisteten Einzahlungen während der Bauzeit mit 4 pCt., die Stammprioritätsaktien bezw. die auf dieselben geleisteten Einzahlungen mit 5 pCt. pro anno bis zum Ablaufe der Bauzeit verzinst werden. Trotzdem die ursprünglich konzessionirten Strecken am 30. Juni 1872 in Betrieb gesetzt sind, sind diese Bauzinsen nur bis zum Jahre 1871 inkl. gezahlt worden und zwar für 1871 gegen Einlieferung des Dividendenscheines No. 1. Der rechtliche Anspruch der Aktionäre auf Bauzinsen für das erste Halbjahr 1872 ist durch Schiedsspruch zurückgewiesen.

Nachdem die ursprünglich konzessionirten Strecken mit dem 30. Juni 1872 in ihrer ganzen Ausdehnung in Betrieb gesetzt waren, hatten die Inhaber der Stammprioritätsaktien vom 1. Juli 1872 ab Anspruch auf eine 5 pCt. jährliche Vorzugsdividende. Die Stammaktien haben bis jetzt keine Dividende erhalten. Auf die Stammprioritätsaktien sind bisher von 1872—1883, somit in 11½ Jahren, $26^{10}/_{12}$ pCt. gezahlt, mithin rückständig 35,5 pCt. Hierauf sind 1882 und 1883 zurückgezahlt $4^{10}/_{12}$ pCt., so dass noch rückständig sind $30^8/_{12}$ pCt. oder 6 210 000 *M.*

Der Dividenden-Rücklagefonds hat noch einen Bestand von 3 339 *M.*, so dass noch 6 206 660 *M.* aus den Reinerträgen der späteren Jahre ausser den laufenden 5 pCt. auf die Stamm-Prioritätsaktien vorweg würden gezahlt werden müssen, bevor die Stammaktien ein Anrecht auf den Bezug von Dividende erhalten.

Im Falle der Auflösung der Gesellschaft bezw. der Liquidation des Gesellschaftsvermögens haben die Inhaber der Stamm-Prioritätsaktien gemäss des Schlussalinea des § 22 des Statuts ein Prioritätsrecht an dem vertheilungsfähigen Erlöse für das Unternehmen, so dass sie aus demselben zunächst und vor den Inhabern der Stammaktien befriedigt werden müssen.

Das gesammte der Gesellschaft konzessionirte Anlagekapital beträgt mithin 40 500 000 *M.* Aktienkapital + 29 730 000 *M.* Prioritätsanleihen = 70 230 000 *M.* oder pro Kilometer Bahnlänge 235 363 *M.*

Die kilometrische Belastung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn ist um 29 993 *M.* niedriger als diejenige aller Deutschen Eisenbahnen im Durchschnitt (= 265 355 *M.* verwendetes Anlagekapital im Jahre 1882/83), abgesehen davon, dass Ende 1883 bereits 1 417 200 *M.* = 2 pCt. des Anlagekapitals getilgt waren, mithin von der Belastung in Abzug zu bringen sind.

Verkehrsverhältnisse.

Das Verkehrsgebiet der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn erstreckt sich auf die Regierungsbezirke Merseburg und Frankfurt a/O. und auf die Kreishauptmannschaft Leipzig des Königreichs Sachsen. Die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn bildet einerseits in der Richtung auf Halle ein Glied der grossen, von der Russischen Grenze über Insterburg, Thorn, Posen, Guben und von der Oesterreichischen Grenze über Breslau-Sorau, sodann weiter über Halle, Nordhausen, Northeim, Godelheim, Welwer, Dortmund, Oberhausen in das Rheinisch-Westfälische Industriegebiet und bis zu den Grenzen von Holland und Belgien führenden Verkehrslinien, andererseits in der Richtung auf Leipzig einen Theil der Bahnverbindungen zwischen den östlichen Provinzen und Sachsen bezw. Süddeutschland. Im Uebrigen wird über Halle sowohl als Leipzig durch die Halle-Sorau-Gubener Bahn der Verkehr von Osten nach Mitteldeutschland sowie über Cassel-Frankfurt a/M. und Erfurt-Ritschen-

hausen nach Süddeutschland vermittelt. Der Staat ist an den bezeichneten Routen mit ausgedehnten Strecken der Staatsbahnen betheiligt.*)

Kaufobjekt.

Nach dem dem Gesetzentwurfe beigefügten Vertrage vom 25./30. Juni 1884 soll die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn bereits vom 1. Januar 1884 ab für Rechnung des Staates verwaltet werden und mit dem ersten des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats in das Eigenthum des Staates übergehen und die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft in Liquidation treten.

Das Liquidationsobjekt wird aus folgenden Bestandtheilen gebildet:

1. aus den im Betriebe befindlichen Bahnen nebst unbeweglichem Zubehör;
2. aus den gesammten dazu gehörigen Mobilien, namentlich den Betriebsmitteln;
3. aus den Beständen der Gesellschaftsfonds, insbesondere des Reserve- (543 142 ℳ) und Erneuerungsfonds (2 766 894 ℳ).

Die Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten hat ein Vermögen von 438 810 ℳ

Kaufpreis.

Diesem Kaufobjekte gegenüber wird der Staat gemäss § 2 des Vertrages vom 25./30. Juni 1884 folgende Verpflichtungen zu übernehmen haben.

Der Staat hat sämmtliche Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn gesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen.

In dieser Beziehung sind neben den à conto der Betriebsverwaltung abzuwickelnden Vertragsverhältnissen mit Lieferanten etc. besondere Verpflichtungen nicht bekannt.

Der vom Staate zu zahlende Kaufpreis ist im § 2 des Vertrages auf 17 212 500 ℳ bemessen.

Da den Inhabern der Stammprioritätsaktien statutenmässig ein Prioritätsrecht an dem vertheilungsfähigen Erlöse zusteht, so dass sie aus letzterem zunächst und vor den Inhabern der Stammaktien befriedigt werden müssen, der Nominalbetrag der bevorzugten Stammprioritätsaktien (20 250 000 ℳ) aber höher ist, als der Kaufpreis, so werden bei der Liquidation die Inhaber der Stammaktien nicht am Liquidationserlös partizipiren, während auf die Stammprioritätsaktien 85 pCt. des Nominalwerthes zur Auszahlung gelangen. Den einzelnen Aktionären jedoch bietet der Staat durch den freihändigen Umtausch der Aktien in Staatsschuldverschreibungen einen höheren Vortheil an, und es ist anzunehmen, dass die Aktionäre von diesem Anerbieten Gebrauch machen werden.

Nach § 4 des Vertrages sollen gewährt werden:

a) für je eine Stammaktie à 300 ℳ eine Staatsschuldverschreibung der 4prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von 150 ℳ Demgemäss entfallen auf jede Stammaktie 50 pCt. an Kapital resp. 2 pCt. Rente. Hiernach sind für den Gesammtnominalbetrag der Stammaktien 20 250 000 Mark 4prozentige Staatsschuldverschreibungen zur Gesammtsumme von 10 125 000 ℳ auszugeben. Die Staatsschuldverschreibungen sollen vom 1. Januar 1884 ab verzinst werden, demgemäss sind vom Jahre 1884 ab jährlich an Zinsen zu zahlen 405 000 ℳ;
b) für je zwei Stammprioritätsaktien à 600 ℳ (also zum Gesammtwerthe von 1 200 ℳ) 4prozentige Staatsschuldverschreibungen zum Betrage von 1 350 ℳ Demgemäss entfallen auf jede Stammprioritätsaktie 675 ℳ Konsols (oder 112,5 pCt. an Kapital resp. 4,5 pCt. an Rente), was bei einem Nominalbetrage von 20 250 000 ℳ Stammprioritätsaktien die Verausgabung von 22 781 250 ℳ an Staatsschuldverschreibungen erfordert.

Die Staatsschuldverschreibungen sollen vom 1. Januar 1884 ab verzinst werden, demgemäss sind von diesem Zeitpunkt ab an Zinsen jährlich aufzuwenden 911 250 ℳ Ausserdem erhalten die Stammprioritätsaktionäre beim Umtausch der Aktien, welcher mit dem Tage der Auflösung der Gesellschaft zu beginnen hat, eine baare Zuzahlung von 15 ℳ pro Aktie = 2,5 pCt. an Kapital, so dass die Gesammtabfindung für die Stammprioritätsaktien 115 pCt. beträgt.

Dem Vorstehenden nach hat der Staat an die sämmtlichen Aktionäre der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft zu gewähren:

1. für den Umtausch der Aktien an Staatsschuldverschreibungen und in baar auszugeben . .	33 412 500 ℳ
2. an Prioritätsobligationen befinden sich im Umlauf	26 115 300 „
mithin Gesammtbetrag	59 527 800 ℳ

oder pro Kilometer Bahnlänge 199 497 ℳ

*) Die Betriebsergebnisse übergehen wir, da aus den Geschäftsberichten die entsprechenden Mittheilungen in unserer Zeitung bereits gegeben sind (siehe pro 1883 Jahrg. 1884 No. 73 S. 952).

Finanzielle Bedeutung des Erwerbes.

Der Reinertrag des Jahres 1883 ist ausreichend gewesen, um den Stammprioritäts-Aktionären eine Dividende von 5 pCt. für das laufende Jahr und ausserdem noch eine Dividende von $3^1/_{12}$ pCt. auf die Rückstände früherer Jahre zu gewähren.

Was das Jahr 1884 anlangt, so wird dasselbe allerdings ein gleich günstiges Ergebniss voraussichtlich nicht aufzuweisen haben.

Wie sich die Rentabilität des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens in Zukunft gestalten wird, entzieht sich zur Zeit einer sicheren Beurtheilung. Abgesehen von den Einflüssen der Gesammtkonjunktur kommt in Betracht, dass das rings von Staatsbahnen umschlossene Unternehmen durch seine bevorzugte Lage an einem wichtigen Durchgangsverkehr von Osten nach Mittel- und Süddeutschland wesentlich betheiligt ist. In welchem Umfange das Unternehmen an diesem Verkehr auf die Dauer partizipiren wird, liegt allerdings in der Hand der Staatsverwaltung, hängt aber für diese von praktischen Rücksichten der Verkehrsdisposition im Allgemeinen ab, so dass mit der jetzigen Verkehrstheilung nicht als einem festen Faktor für die Zukunft zu rechnen ist. Immerhin besitzt das Unternehmen, welches die gewerbreichen Städte Guben, Cottbus, Forst, Sorau, Eilenburg, Halle und Leipzig berührt und das Gebiet einer entwickelten Braunkohlenindustrie, sowie in seinem westlichen Theile besonders reiche landwirthschaftliche Distrikte durchzieht, auch sichere Grundlagen für einen regen Lokal- und direkten Verkehr.

Als besonderer Vortheil für den Staat bleibt schliesslich noch zu erwähnen, dass mit dem Eigenthumserwerb der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn der Verwaltungsrath in Wegfall kommt und auch die durch die Abhaltung von Generalversammlungen bisher aufgewendeten Kosten künftig erspart werden. Auch eine gesonderte Rechnungslegung ist für die Folge nicht mehr erforderlich, während im Uebrigen die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft derjenigen Vortheile bereits theilhaftig gewesen ist, welche die Leitung eines Eisenbahnunternehmens durch den Staat als Besitzer grosser zusammenhängender Eisenbahnstrecken naturgemäss im Gefolge hat.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Kopfstation der Deutschen Mittelmeer-Handelsflotte.

Mit begreiflicher Spannung wird der Entscheidung der Deutschen Reichsregierung über die Wahl von Triest oder Genua zur Kopfstation der subventionirten Eildampferlinien nach Ostasien, Ostafrika und Australien entgegengesehen. Allarmirt hat die inzwischen widerrufene Mittheilung eines Berliner Blattes, dass Brindisi zum Auslaufhafen für den Postpacket- und Personenverkehr designirt wurde. Bei ruhiger Ueberlegung aber muss anerkannt werden, dass, wenn auch Brindisi für diesen Verkehr zweckmässig befunden würde, damit über den Waarenverkehr nicht entschieden wäre, indem es gewiss ist, dass bezüglich der Seefracht die Wahl von Triest dem Deutschen Verkehrssysteme im Zusammenhalte mit der Kolonialpolitik am besten entsprechen und daraus sowohl die Deutschen als die Oesterreichischen Bahnen immensen Vortheil ziehen würden. Wie die Italiener selbst darüber denken, geht aus einer Besprechung dieser Frage aus einer der letzten Nummern der „Rivista generale delle ferrovie“ hervor. Nach einem Vorwurf über den ungenügenden Stand der Italienischen Eisenbahnen bemerkt das Blatt Folgendes: „Es ist ganz natürlich, dass Deutschland jenen Hafen wählen wird, mit welchem es vermittelst gut organisirter und administrirter Eisenbahnen verbunden ist und als solche können die Eisenbahnen in Oberitalien nicht bezeichnet werden, welche mit ihrer Unzulänglichkeit an Material fortwährenden Unfällen und Verspätungen ausgesetzt sind und daher nicht den Linien der Oesterreichischen Südbahn vorgezogen werden können, welche mit vorzüglichem Personal und Material versehen und ausgezeichnet administrirt sind.“ Unser Botschafter in Berlin ist auch vom Oesterreichischen Handelsministerium in die Lage versetzt worden, beim Deutschen Reichskanzler den überzeugenden Nachweis zu führen, dass es nicht blos im Oesterreichischen, sondern ebenso sehr im Interesse des Deutschen Handels gelegen wäre, wenn Triest Ausgangspunkt der neuen Linien würde. Als Beweis dafür wird angegeben, dass seit Einführung der Differentialtarife der Südbahn sich nicht nur der Triester Handel im Allgemeinen gehoben, sondern dass sich seitdem gerade 27 Firmen aus Süddeutschland in Triest etablirt haben. Es ist nun zu hoffen, dass Triest den Sieg davon tragen werde, wofür in erster Linie kommerzielle und sachliche Zweckmässigkeitsgründe geltend gemacht werden, wobei aber auch im Auge zu behalten ist, dass das feste Band, welches nun schon seit Jahren zwischen Oesterreich-Ungarn und Deutschland besteht, durch die Wahl von Triest nur noch mehr gefestigt würde.

Die Durchführung der abgekürzten Lieferzeiten.

Wie auch in dieser Zeitung erwähnt wurde, haben die Oesterreichischen Bahnverwaltungen um die Bewilligung von

Zuschlagsfristen zu den Lieferfristen petitionirt, wurden aber vom Oesterreichischen Handelsministerium mit Erlass vom 2. d. Mts. dahin beschieden, dass eine solche Gewährung im Allgemeinen deshalb nicht erfolgen könne, weil aus der Darstellung mehrerer im Voraus schematisirter Fälle in der betreffenden Kollektiveingabe nicht die Ueberzeugung gewonnen werden konnte, dass seitens der Bahnverwaltungen auch nur der Versuch gemacht worden sei, durch zweckmässige Einrichtung und Beschleunigung der bestehenden Manipulationen die Einhaltung der abgekürzten Lieferzeiten zu sichern, da selbst in der Eingabe von Stilllagern Erwähnung geschehen, welche weder durch Manipulations-, noch auch durch ökonomische Rücksichten bedingt sein können. Es muss — schliesst dieser Erlass — jeder einzelnen Bahnverwaltung überlassen bleiben, im Rahmen der in der vorliegenden Eingabe entwickelten Prinzipien um die Bewilligung von Lieferfrist-Zuschlägen für die dringendsten Fälle speziell einzuschreiten, welches Einschreiten jedoch insbesondere auch durch die mit den neuen Lieferfristen in der betreffenden Relation bisher gemachten Erfahrungen gehörig zu motiviren und mit dem Nachweis zu versehen sein wird, dass sich die neuen Lieferfristen bei Einrechnung der beanspruchten Zuschläge nicht etwa höher belaufen, als die früher in Geltung gestandenen.

Ungarischer Kommunikationsrath.

Der Ungarische Kommunikationsminister Baron Kemeny hat den Kommunikationsrath, welcher zur Begutachtung aller Angelegenheiten des Verkehrswesens berufen ist, aus folgenden Mitgliedern zusammengesetzt:

Graf Aurel Dessewffy, Albert Lonyay, Ludwig Ordody, Alois Strasser, Karl Rath (Industrieller), Paul Luczenbacher, Ministerialrath Albert Bedö, Sektionsrath Anton Ronay, Obergespan Baron Desider Banffy, Abgeordneter Emerich Ivanka, Ministerialrath Karl Keleti, Viceadmiral Karl Johann Pauer, Direktor Benjamin Boros, Abgeordneter Bela Lukacs, Abgeordneter Andreas György, Abgeordneter Ignaz Daranyi, Handelskammer-Sekretär Nikolaus Svetenay, Direktor des Landes-Industrievereins Samuel Mudrony. Die bisher genannten stimmberechtigten Mitglieder wurden auf die Dauer von zwei Jahren ernannt. Ausserdem ernannte der Minister zu konsultativen Mitgliedern des Kommunikationsrathes: die Sektionsräthe Alexander Mariassy, Edmund Kupesz, Alexander Bernolak und Baron Nikolaus Fiath, Ministerialrath Michael Koller, Ministerialrath Koloman Zaborszky, Ministerialrath Adolph Loveczky, Ministerialrath Ludwig Koller, Ministerialrath Ludwig Bodoky, Ministerialrath Ludwig Tolnay, Ministerialrath Alexander Ribary und Direktor Friedrich Zimmermann; schliesslich für Verkehrsangelegenheiten militärischer Natur: Major Franz Steinitzer. Präsident des Kommunikationsrathes ist der Minister, Vizepräsident der Staatssekretär des Kommunikationsministeriums; zum Schriftführer ernannte der Minister den Baron Joseph Rudnyanszky.

Die Ungarische Staatseisenbahn und die Vizinalbahnen.

In den Konzessionsurkunden der an die Staatsbahn anschliessenden Vizinalbahn ist die Bestimmung enthalten, dass über deren Aufforderung der Betrieb von der Direktion der Ungarischen Staatsbahnen zu führen ist.

Diese suchen bei der Uebernahme eines solchen Betriebes stets auch auf die Herabminderung der konzessionsmässigen Maximaltarife einzuwirken. Dies ist auch bei der jüngst erfolgten Betriebsübernahme der 120 km langen Gross-Vardeny belenyei vasko-Vizinalbahn (der längsten in Ungarn) wirklich geschehen.

Uebereinkommen mit der Nordbahn und eine Rede gegen deren Verstaatlichung.

Ganz überraschend wird von allen Blättern die Nachricht mitgetheilt, dass die Regierung ein neues Uebereinkommen mit der Ferdinands-Nordbahn geschlossen habe und dasselbe noch in der gegenwärtigen Reichsrathssession zur Annahme und Sanktion bringen wolle. Zu den wichtigsten Bestimmungen des neuen Vertrages gehören, der „Bohemia“ zufolge, jene über die Kohlentarife. In Bezug auf dieselben müsste sich die Nordbahn bequemen, jene Konzession zu machen, welche von der gesammten öffentlichen Meinung, soweit dieselbe auf dem Standpunkte der Gesellschaft steht, als das Minimum bezeichnet wurde, nämlich die Gleichstellung der Kohlentarife mit den analogen Tarifen der Staatsbahnen zuzugestehen. Dem Vernehmen nach soll sich die Regierung einverstanden erklärt haben, dass die Gleichstellung der Kohlentarife erst 5 Jahre nach dem Perfektwerden des neuen Uebereinkommens einzutreten habe. Dieser Zeitraum ist gewiss ein grosser, und das Zugeständniss lässt sich nur dadurch erklären, dass die Regierung angesichts der stärkeren finanziellen Leistungen, zu denen die Nordbahn nach dem neuen Vertrage im Interesse des Staatsschatzes herangezogen werden soll, der Gesellschaft vielleicht Gelegenheit bieten wollte, ihre Haupteinnahmequelle vorläufig intakt zu erhalten. — Es scheint sich auch ein Umschwung in den nationalen Kreisen bezüglich der früher von denselben geforderten Verstaatlichung der Nordbahn vollzogen zu haben. So hat der Reichsraths-Abgeordnete Universitätsprofessor (der Nationalökonomie) Bilinski in seinem Rechenschaftsberichte vor den Stanislauer Wählern diesbezüglich auseinandergesetzt, dass es unbegreiflich sei, weshalb man ihm gerade in Galizien einen Vorwurf daraus mache, dass er gegen die Verstaatlichung auftrete, da doch für Galizien eine starke Centralgewalt nicht erwünscht sei und die Regierung doch immer mehr an Macht gewinne, je mehr Bahnen sie verstaatliche. Mit Bezug darauf, dass er in seinen wissenschaftlichen Werken sich für die Verstaatlichung ausgesprochen habe, bemerkt Dr. Bilinski: In der Theorie stelle sich so Manches viel einfacher dar, als in der Praxis, wo man mit den Verhältnissen rechnen müsse. Man sage nun, ja, die schlechten Bahnen werden verstaatlicht und die guten nicht. Dies sei jedoch ganz natürlich, weil der Staat sich hierdurch die riesigen Subventionen erspare, welche er den schlechten garantirten Bahnen zahlen müsse. Ueberdies seien bei der Nordbahn Ausnahmsverhältnisse. Zur Zeit, als Rothschild die Konzession für die Bahn verlangte, soll der Statthalter von Mähren auf eine Anfrage über die Erspriesslichkeit dieser Bahn geantwortet haben: Wenn Rothschild seine Millionen anbringen wolle, so schade es jedenfalls nichts. Dass es aber hinausgeworfene Millionen sind, gehe daraus hervor, dass auf dieser Strecke circa 40 Personen täglich fahren und „selbstverständlich“ auch auf der Bahn nicht mehr Leute fahren werden. Wenn also Rothschild Millionen für die Reisenden spendiren will, so möge er es immerhin thun. Den diesbezüglichen Bericht erklärt Bilinski zufällig gelesen zu haben, und er knüpft daran die Bemerkung, dies möge als Beweis gelten, dass man damals bei uns keinen Begriff von der Tragweite einer Bahn hatte, und dass die Regierung zufrieden war, dass sich überhaupt Jemand um eine Konzession bewarb, und eine solche Konzession ertheilte, wie es später bei keiner Bahn der Fall war. Die Folge davon sei, dass die weitere Aktion jetzt sehr erschwert werde. Vorerst irre man, wenn man glaube, dass die Nordbahnaktion blos in den Händen der Rothschilds seien; im Gegentheile bilden die Nordbahnaktien den Sparpfennig vieler Wiener Bürger, und man könne diese nicht so ohne weiteres ruiniren, weil sie schliesslich die Aktien schon zu einer Zeit kauften, wo dieselben hoch standen, und es sei nicht richtig, wenn Einige behaupten, ja man brauche die Aktionäre nicht zu berücksichtigen, weil sie genug bei den Aktien verdienen. Dr. Bilinski hob dann jene Konzessionspunkte hervor, welche jetzt einer Verstaatlichung im Wege stehen. Wenn man die Nordbahn verstaatlichen will, gehe es nicht an, ein solches Kapital zu bezahlen, wie es im Inventar der Bahn als deren Werth angegeben sei, sondern es müsste eine regelrechte Expropriation erfolgen, woraus eventuell eine riesige Abfindungssumme resultiren könnte. Ein zweites Gleise zu bauen, hiesse aber Millionen zu Grabe tragen, an denen bei uns kein Ueberfluss sei. Grössere Kapitalien in einer Hand seien jedenfalls von Nutzen, und es habe daher keinen Sinn, zu behaupten, dass man Rothschild schaden werde. Schliesslich erklärte Bilinski, man sei überhaupt darüber einig, dass ein günstiger Vergleich vortheilhafter sei, als die Verstaatlichung bei dem jetzigen Stande der Sache, und dass jetzt bei Erneuerung der Konzession solche Verabredungen getroffen werden können, durch welche seinerzeit die Verstaatlichung ermöglicht werden soll.

Nachschrift:

Die inzwischen am 20. d. Mts. eingebrachte Regierungsvorlage in Betreff der Konzessionsverlängerung der Ferdinands-Nordbahn vom Jahre 1886 bestimmt Folgendes: Die Nordbahn erhält die Konzession auf 55 Jahre. Das Einlösungsrecht tritt 1904 ein. Die Tarife werden vom Handelsministerium nach Anhörung der Gesellschaft festgesetzt, jedoch wird darauf Bedacht genommen werden, dass der Reingewinn nicht unter 10,7 pCt. sinke. Die Nordbahn verpflichtet sich, binnen 6 Monaten die Garantievorschüsse der Mährisch-Schlesischen Nordbahn mit 11 Millionen, ferner 1,3 Millionen Pauschale für die Konzessionsverlängerung einiger Flügelbahnen an die Regierung zurückzuzahlen. Die Nordbahn verpflichtet sich ferner zum Bau der 164 km langen Fortsetzung der Kremsierer Bahn nach Bielitz zum Anschlage von 14 Millionen und 147 km anderer Lokalbahnen im Gesammt-Kostenbetrage von 37 Millionen. Die Konzession der Mährisch-Schlesischen Nordbahn wird dementsprechend um 25 Jahre gekürzt. Der Motivenbericht bemerkt, dass ein neu eingeholtes juristisches Gutachten dem Staate das Expropriationsrecht prinzipiell zuerkennt, doch könne dieses ohne Specialgesetz nicht ausgeübt werden, da für die Werthbemessung keine gesetzlichen Bestimmungen vorhanden sind.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn

ist ebenfalls im Oesterr. Abgeordnetenhause eingebracht worden. In dem Gesetzentwurf wird kein bestimmter Termin für die Betriebsübernahme auf Rechnung des Staats festgesetzt, sondern die Regierung lässt sich nur ermächtigen, event. von den Bestimmungen des Protokollar-Uebereinkommens vom 26. April 1884 Gebrauch zu machen.

Derselbe hat nämlich folgenden Wortlaut: „Art. 1. Die Regierung wird ermächtigt, im Falle der Betriebsübernahme der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat unter den Bestimmungen des im Handelsministerium am 26. April 1884 aufgenommenen Protokolls den beiden genannten, eventuell zu vereinigenden Gesellschaften zusammen als Betriebsüberschuss aus deren gesammten Unternehmungen (mit Ausschluss der Duxer Braunkohlenwerke der Dux-Bodenbacher Eisenbahn) vom Zeitpunkte der Betriebsübernahme angefangen, jedoch unter Ausschluss des Jahres 1886, einen Pauschalbetrag zu garantiren, welcher für jedes der Jahre 1887 bis 1894 dem Durchschnitte der behufs dieser Ermittelung zusammenzurechnenden wirklichen Betriebsüberschüsse derselben beiden Unternehmungen in den nächstvorausgegangenen zwei Betriebsjahren nebst einem Zuschlage gleichzukommen hat, der für das Jahr 1887 6 pCt., für jedes der Jahre 1888 bis 1890 5 pCt. und für jedes der Jahre 1891 bis 1894 4 pCt. jenes Durchschnitts beträgt. Der auf diese Weise für 1894 ermittelte garantirte Betriebsertrag hat als solcher für alle folgenden Betriebsjahre zu gelten. Art. 2. Sollte der Staat in Folge der nach Art. 1 übernommenen Garantie in die Lage kommen, behufs Ergänzung des wirklich erzielten auf den garantirten Betriebsüberschuss aus eigenen Mitteln Zahlungen zu leisten, so sind die solchergestalt erfolgten Beträge lediglich als mit 4 pCt. verzinsliche Vorschüsse zu behandeln, deren Rückzahlung an den Staat aus den Betriebsüberschüssen späterer Betriebsjahre, soweit erstere die garantirten Jahresziffern übersteigen, zu bewerkstelligen ist. Hierbei hat die Zahlung der Zinsen jener der Garantievorschüsse vorauszugehen. Art. 3. Die Regierung wird ermächtigt, in Ausübung des dem Staate kraft obigen Protokolls vom 1. Januar 1892 angefangen eingeräumten Einlösungsrechtes die im Art. 1 bezeichneten Unternehmungen gegen Gewährung einer dem einjährigen Durchschnitte der aus diesen Unternehmungen wirklich erzielten Betriebsüberschüsse der der Einlösung unmittelbar vorausgegangenen drei Jahre unter Ausscheidung des ungünstigen Jahres gleichkommenden, bis zum 30. Juni 1962 auszubezahlenden Jahresrente in dem Falle einzulösen, wenn der in obiger Art ermittelte durchschnittliche Betriebsüberschuss der einzulösenden Unternehmungen mindestens die bedungene Minimal-Einlösungsrente von 3 100 000 fl. erreicht. — Der Regierungsvorlage ist ein eingehender Motivenbericht beigegeben, in welchem an der Hand reicher ziffermässiger Daten die Entwickelungsfähigkeit der beiden Bahnen begründet wird. Sollten indess gleichwohl abnorme Einflüsse den naturgemäss steigenden Entwickelungsgang der beiden in Frage stehenden Bahnen vorübergehend unterbrechen, so ist auch, wie der Motivenbericht hervorhebt, für diese Eventualität im Sinne der Hintanhaltung einer dauernden Belastung des Staatsschatzes dadurch vorgesorgt, dass die Ziffer des garantirten Betriebsüberschusses keine im Voraus fix bemessene, sondern eine variable ist, die sich den wirklichen Betriebsergebnissen in dem kurzen Intervalle der zweijährigen Durchschnittsberechnung eng anschliesst. Hierdurch wird, da ein konstantes Zurückgehen der Ertragsziffern wohl ausser dem Bereiche der Erwägung liegt, das Risiko, welches der Staat in Folge der Garantie übernehmen soll, praktisch auf die Möglichkeit einer zeitweiligen Vorschusszahlung der prozentuellen Steigerungszuschläge, mithin darauf reduzirt, eventuell in dem einen oder dem anderen Jahre Beträge, die, nach dem dermaligen Stande der Ertragsziffern berechnet, zwischen 132 000 fl. und 88 000 fl. schwanken, den Gesellschaften zu 4 pCt. Zinsen darzuleihen, wogegen der Staat derzeit noch etwas über 5 pCt. für die Beschaffung seiner Anlehen zu entrichten hat. Die Einlösung der Bahnen kann erst vom 1. Januar 1892 an erfolgen."

Zagorianer Eisenbahn.

Die Länderbank, an deren Spitze der ehemalige kommerzielle Direktor der Südbahn Herr Regierungsrath Hahn steht und besonders den Bau von Eisenbahnen kultivirt, hat von dem Konzessionär Josipovic die Finanzirung der Zagorianer Bahn übernommen und verhandelt gegenwärtig mit den Firmen Erlanger und Söhne und Gebrüder Sulzbach in Frankfurt wegen der Finanzirung und Bauübernahme. Die Verhandlungen sollen dem Abschlusse nahe sein. Die projektirte Bahn führt von Csakathurn über Warasdin nach Zapresic mit einer Flügelbahn nach Krapina. Das Bau- und Betriebskapital ist mit 6,2 Millionen Gulden veranschlagt, welches konzessionsgemäss bis zu drei Fünfteln durch Prioritätsaktien aufgebracht werden kann, während für mindestens zwei Fünftel Stammaktien auszugeben sind. Die Konzession läuft 90 Jahre; für die ersten 30 Jahre ist dem Unternehmen Steuerfreiheit zugesichert. Für die ganze Konzessionsdauer hat die Ungarische Staatsbahn den Betrieb der zu bauenden Linien pachtweise übernommen. Es soll ausserdem mit der Oesterreichischen Südbahn ein Peagevertrag bezüglich der Strecke Zapresic-Agram abgeschlossen und hierdurch der Fiumaner Holzverkehr für die Ungarische Staatsbahn gesichert sein. Die Pachtbedingungen gehen im Wesentlichen dahin, dass die Staatsbahn einen Jahrespachtbetrag von im Minimum 240 000 fl. zu zahlen hat, somit etwa 4 pCt. des gesammten Anlagekapitals; Betriebsüberschüsse, welche über diese Minimalpacht hinausgehen, fallen zur Hälfte der neuen Bahngesellschaft, zur Hälfte der Ungarischen Staatsbahn zu.

Die Rumänische Linie der Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Mit der Rumänischen Regierung wurden in Folge des auch in dieser Zeitung mitgetheilten Antrages wegen Erwerbung dieser Linie von den Vertretern dieser Bahn und der Berliner Handelsgesellschaft in Bukarest Verhandlungen gepflogen, über deren Resultat so viel, der „N. Fr. Pr." zufolge, verlautet, dass die Rumänische Regierung die genannte Eisenbahnlinie gegen eine Annuität erwirbt, welche geringer ist, als die bisherige Garantiesumme. Den entsprechenden Kapitalsbetrag entrichtet die Rumänische Regierung in Rumänischer Rente, welche das Finanzkonsortium fix übernimmt. Den Erlös, welchen die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahn hieraus erhält, soll sie zum Rückkaufe von Prioritäten verwenden, die ihr wieder vom Finanzkonsortium zur Verfügung gestellt werden. Inwieweit sich dieses Projekt werde realisiren lassen, ist noch nicht festzustellen. Jedenfalls sind sowohl das Konsortium der Berliner Handelsgesellschaft, als die Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft bemüht, auf Grundlage dieser Kombination die kaufweise Uebernahme der Rumänischen Linie von Seite der Rumänischen Regierung zu erwirken. Die Rumänische Regierung ist in die Diskussion der ihr vorgelegten Propositionen eingetreten, jedoch sind die Verhandlungen in Folge besonderer Schwierigkeiten, welche sich ergaben, unterbrochen worden. Man hofft in den interessirten Kreisen, dass es möglich sein werde, die Verhandlungen wieder aufzunehmen.

Central-Sicherungsanlagen auf den K. K. Staatsbahnen.

Am 13. d. M. hat Herr Ludwig Proske, Inspektor der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen, im Eisenbahnklub einen Vortrag gehalten und hierbei eine kurze Erläuterung der bei den K. K. Staatsbahnen derzeit ausgeführten Einrichtungen zur Sicherung des Zugsverkehrs in der kurrenten Bahn (Fahren in Raumdistanz) und bei Stationsanlagen und Bahnabzweigungen (Centralstell- und Sicherungsanlagen) an der Hand von zahlreichen Plänen und schematischen Darstellungen gegeben. Aus der vorgelegenen Zusammenstellung ist zu entnehmen, dass derzeit bei den Staatsbahnen bestehen: 57 Stellapparate mit 312 Hebel, welche die centrale Stellung von 193 und die blosse Verriegelung von 44 Weichen, ferner die Stellung von 66 einarmigen und 53 doppelarmigen Signalen vollführen, und wobei die Abhängigkeit zwischen Stationsbüreau und Centralapparat durch 169 Blockapparate (theils mechanische, theils elektrische) vermittelt werden. Vor Erläuterung der einzelnen Einrichtungen gab der Vortragende eine Darstellung der Bedingungen, welche die Einrichtungen für das Fahren in Raumdistanz zu erfüllen haben, ging sodann auf die Vorbedingungen über, welche vor der Ausführung von centralen Sicherungsanlagen bei Stationen erfüllt sein müssten, und zwar das Vorhandensein oder die Schaffung einer entsprechenden Gleisanlage und die Nothwendigkeit einer einheitlichen Signalisirung des Begriffes der Ablenkung, welche letztere Bedingung derzeit noch deshalb ungelöst ist, weil die Oesterreichische Signalordnung keine diesbezüglichen Vorschriften enthält, daher sich fast bei jeder Bahnverwaltung eine andere Signalisirung herausgebildet hat. Der Vortragende führt eine Reihe drastischer Beispiele der derzeitigen Signalisirung bei den einzelnen Bahnen an, der zu Folge durch die Signale bei einer Bahn der Begriff der Fahrstrasse, bei einer andern Bahn der Begriff der Bahnlinie, bei einer dritten jener der Zugsgattung bezeichnet wird, während sogar eine Bahn nur den Begriff zum Ausdruck bringt, ob die Weichen der Fahrstrasse verschlossen oder nicht verschlossen sind. Der Vortragende überlässt die Feststellung der zu wählenden einheitlichen Signalisirung für den Begriff der Ablenkung den Berathungen der berufenen Faktoren, und lässt nur durchblicken, dass, wenn die Deutsche Signalisirung mit ihren unbestreitbaren Vortheilen gewählt würde, bei Bahnabzweigungen eine solche Erweiterung derselben vorgeschrieben werden sollte, dass aus der Signalform das zu befahrende Gleis präzise bezeichnet würde. Dieser Theil des Vortrages ist jedenfalls geeignet, die Fachkreise anzuregen, damit dem dermaligen Zustand der verschiedenen Signalisirung bei den Oesterreichischen Bahnen ehestens abgeholfen werde. Ein zahlreiches Auditorium, unter welchem wir Vertreter des Reichskriegsministeriums, des K. K. Handelsministeriums, der Generalinspektion, der verschiedenen Bahnen, sowie auch den Präsidenten der K. K. Generaldirektion der Staatsbahnen bemerkten, folgte dem Vortrage mit sichtlichem Interesse, und es steht sonach zu erwarten, dass die in Deutschland vor einigen Jahren zum Abschluss gekommene Ergänzung der einheitlichen Signalordnung nunmehr auch in Oesterreich einer im Interesse des einheitlichen Betriebes gedeihlichen Lösung entgegengeführt werden wird. Reicher Beifall folgte den hochinteressanten Ausführungen des Vortragenden.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die freundliche Stimmung für Bahnwerthe kam zum entschiedenen Durchbruch und wurde nur momentan rücksichtlich

der Südbahn (146) auf die Eingangs des gegenwärtigen Berichtes erwähnte Nachricht über Brindisi etwas getrübt. Nordbahn (2447) avancirten enorm beim Bekanntwerden der Unterhandlungen wegen eines neuen Uebereinkommens. Oesterreichische Staatsbahn (300,75) haussirte in Folge eines bessern Wochenausweises. Lebhaft begehrt war Lemberg-Czernowitz (210,25) auf Grund der vorerwähnten Transaktion mit der Rumänischen Regierung. Ungarische Prioritäten waren wegen der von der Regierung geplanten Konversionen stark gesucht.

Grosser St. Bernhard und Simplon.

Zur Zeit geht das Projekt des Durchstichs des grossen St. Bernhard allen anderen der westlichen Alpenketten voran. Vom Montblanc wird gar nicht gesprochen, noch weniger von seinen südlicheren Konkurrenten. Was den Simplon betrifft, so erhält sich derselbe nur schwach. Frankreich schweigt ganz dazu, während letzthin das Gerücht ging, der Schweizerische Bundesrath habe wieder einmal in dieser Angelegenheit dort angeklopft. Eine aus England vor zwei Monaten übergekommene Nachricht, dass der grosse Erfolg des Arlbergtunnels Frankreich veranlasst habe, den Schweizerischen Bundesrath über die Durchstechung des Simplon zu sondiren, da dieser Tunnel Frankreichs Bahnen in den Stand setzen würde, mit der Gotthardbahn zu konkurriren, welchem Projekt auch Italien günstig gestimmt sei, hat sich weder bestätigt, noch Früchte getragen. Italien schweigt ebenfalls ganz still, die bevorstehende Verpachtung des Italienischen Eisenbahnnetzes an Privatgesellschaften mag auch die Simplonfrage wieder einigermassen aufgeweckt haben, zu bestimmten Entschlüssen ist es jedoch noch nicht gekommen. In der Schweiz werden Stimmen laut, welche das Simplonprojekt als verfrüht bezeichnen, und einer Betheiligung des Kapitals an demselben werden bittere Enttäuschungen und Kalamitäten für die Schweiz vorausgesagt. Mont-Cenis und Gotthard würden die Simplonroute mit deren beschränktem Gebiete in Oberitalien im Verkehre mit dem Nordosten Frankreichs und mit Belgien gewaltig beeinträchtigen, und Genua käme trotzdem gegenüber Marseille nicht auf. Dazu gehe die Fähigkeit der Konkurrenz der Französischen Industrie gegenüber der Deutschen immer mehr zurück, woher auch die grössere Entwicklung des Güterverkehrs über den Gotthard sich erkläre.

Auch die Schwierigkeiten des Baues eines Simplontunnels werden neuerdings hervorgehoben. Einer der Schöpfer des Bernhardprojektes, Ingenieur Ritter aus Freiburg, erklärt sich bereit, nachzuweisen, dass der Tunnel durch seine hohe Temperatur ein ungeheures Grab für die Bauarbeiter werden müsste; der Gotthard, mit blos dem sechzehnten Theil der am Simplon drohenden Gefahren, habe ja mehr denn 2 000 Menschenleben gekostet und 20 000 Erkrankungen (60 pCt.) veranlasst. Während die mittlere Temperatur im Innern des Gotthard 32,5° C. war, würde sie im Simplon auf 36, im Montblanc auf 53,5 steigen, im St. Bernhard aber nur 22,5° C. erreichen.

Einer der eifrigsten Freunde des Simplon, Herr Ingenieur Lommel, schlägt neuestens angesichts der Finanzlage der direkt betheiligten Staaten Frankreich, Italien und Schweiz eine Reduktion des Projektes auf nur ein Geleise für Tunnel und Zufahrtsrampen und blosse Ausführung des grossen Simplontunnels und des internationalen Bahnhofes Brieg im Wallis vor. Statt 100 bis 150 Millionen würde die Ausführung des so reduzirten Planes nur 58 Millionen kosten.

Aus Paris wird, zwar von einem der Gründer des St. Bernhardprojektes, dem Baron Vautherelet, unterm 16. Dezember v. J. berichtet, dass die von dort gemeldete Betheiligung der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft mit 40 Millionen beim Simplonbau eine reine Erfindung sei und allbekannt sei es, dass die Französische Regierung jede Subvention für den Simplon von der Hand weise. Dies wird auch von anderer Seite bestätigt. Französische Blätter erklären offiziös, weder die Regierung, noch die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn haben etwas über den Simplon beschlossen. Letztere wolle nichts von den 40 Millionen wissen, die Frage müsste überdies den Aktionären vorgelegt werden, und da wäre eine Ablehnung als sicher anzunehmen.

Was nun das Bernhardprojekt betrifft, so haben die obengenannten Förderer desselben bereits unterm 20. November 1883 beim Schweizerischen Bundesrath das Begehren um die Konzession eingegeben. Dasselbe soll nach den neuesten Behauptungen des Herrn Ritter überall in Frankreich auf das beste aufgenommen worden sein; hervorragende Persönlichkeiten u. A. Herr de Lesseps und viele angesehene Ingenieure in Frankreich und Italien, seien demselben sehr günstig gestimmt; der Förderung durch die Regierungen Frankreichs und Italiens, der Unterstützung durch die Gemeinden und Handelskammern beider Länder, derjenigen durch die grösseren Städte des Nordens und Ostens von Frankreich, durch das ganze Piemont, einen Theil des Gebietes von Mailand, die Bevölkerung des Aostathales und des Wallis, soweit die Bahn diesen Kanton berühre, sei das Projekt sicher, so dass darauf gerechnet wird, die Arbeiten am St. Bernhardtunnel schon nächstes Jahr beginnen zu können. Die Lombardei, welche die Vortheile der Gotthardroute bereits besitze, könne ganz gut auf die Parallellinie des Simplon verzichten; für Piemont und Turin dagegen und deren Zukunft in Handel und Industrie sei der St. Bernhard eine Lebensfrage.

An der Seite des Herrn v. Vautherelet steht die Gesellschaft Französischer Civilingenieure, die sich alle Mühe giebt, durch Denkschriften, ein eigenes Journal, Reisen u. s. w. die Idee zu verbreiten und ihr Anhänger zu gewinnen. Die Länge der Bahn von Aosta in Piemont bis Martigny im Wallis wird zu 138 670 m und die Kosten der Erstellung derselben werden zu 86 000 000 Frcs. berechnet. Der Tunnel allein soll eine Länge von 9 485 m haben, während derjenige des Montblanc 19 220, derjenige des Simplon 20 000 m erfordern würde, beide also weit länger als derjenige des Gotthard wären. Erfahrungsgemäss lassen sich die Kosten eines Tunnel von 8—10 km so ziemlich genau berechnen, wenn aber die Länge darüber hinausgeht, so wird die Berechnung, wenn nicht unmöglich, doch sehr schwierig, wie Mont-Cenis und Gotthard beweisen. An den Kosten müssten Frankreich und Italien zu je 25 Millionen participiren, für den Rest würden die Schweiz und die betreffenden Kantone, sowie Privatmittel einzutreten haben. Es wird in den Schriften der Gesellschaft hervorgehoben und auseinandergesetzt, dass diese Linie die vortheilhafteste für Frankreich in ökonomischer, militärischer und politischer Beziehung sei; dass sie von allen anderen Projekten am wenigsten koste, am raschesten zu erstellen sei; in Bezug auf den Verkehr zwischen dem Nordwesten Europa's und dem Orient sei sie die direkteste Linie; sie sichere Frankreich den wichtigen Dienst des Indischen Felleisens; die Ausführung sei die rationellste und wohlfeilste und schliesslich gebühre ihr das Prädikat einer Französischen Linie vor allem, ohne desswegen die Interessen der Schweiz und Italiens zu beeinträchtigen.

Das Tracé der Bahn ist folgendes: Von Martigny nach Sembrancher, über Chable hinaus und von Sareyer und Brusson nach Orsières und dann ins Ferret-Thal. Der grosse Tunnel geht unter dem Col de Ferret durch und öffnet sich südlich ins Piemontesische Ferret-Thal, wo die Bahn unter manchen Krümmungen dem Lauf der Dora über Courmayeur, Morgex, Arvier nach Aosta folgt. Eine noch zu bauende Strecke bis Ivrea würde dann die Bernhardbahn mit der Bahn nach Mailand in Verbindung setzen, sowie mit Piacenza. Durch eine Abzweigung von Ivrea über Cuneo nach Ventimiglia ist auch für die Verbindung mit dem Mittelmeer, der Riviera, gesorgt. Was die politische und militärische Seite des Projektes anlangt, kommen die Befürworter des Projektes unter Hinblick auf die Wiener Verhandlungen über die Neutralisation von Savoyen zum Schluss, es sei im Interesse Frankreichs, den status quo beizubehalten und im übrigen garantire sowohl der Wiener Vertrag als derjenige von 1860 unzweifelhaft die Neutralität des nördlichen Ausganges des Tunnels des grossen St. Bernhard; im Konfliktfalle bestünde in Bezug auf den Südausgang des Tunnels auf Italienischem Gebiete das nämliche Verhältniss, wie jetzt bei Bardonnêche am Mont-Cenis, bei Entréves am Montblanc. Die Ausführung des Simplonprojektes, dessen Tunnelausmündungen zu entfernt von der Französischen Grenze abliegen würden, stünde mit den Interessen der Landesvertheidigung in Widerspruch. A. Z.

Die Eisenbahnen in Britisch-Südafrika.

Bei dem grossen Interesse, welches augenblicklich die politischen und Verkehrsbeziehungen der Britischen Besitzungen in Südafrika zu der nördlich von denselben gelegenen Transvalrepublik und zu der Deutschen Kolonie im Namaqualand (Lüderitz-Land) in Anspruch nehmen, erscheint es angezeigt, einen Blick auf das ausgedehnte Eisenbahnnetz in Britisch-Südafrika zu werfen, dessen Bau besonders in den letzten Jahren von der Kapregierung sehr gefördert worden ist und von Jahr zu Jahr mehr an Ausdehnung gewinnt. Mit Anhalt an einen statistischen Ueberblick dieses Eisenbahnnetzes, welcher in dem „Bulletin du ministère des travaux publics“ auf Grund eines Berichts des Französischen Konsuls in der Kapkolonie in 1883 veröffentlicht ist,*) theilen wir, unter Beifügung ergänzender Notizen, welche wir neueren statistischen Werken und Karten entnehmen, Folgendes über das Südafrikanische Eisenbahnnetz der Kap- und Natalkolonien mit.

Wir schicken zunächst die Bemerkung voraus, dass sämmtliche in Betrieb und Bau befindlichen Eisenbahnen des Kaplands mit Ausnahme einer 93 Miles (149½ km) langen, der Gesellschaft „Cape Copper Mining“ gehörigen Eisenbahn im Namaqualand, welche die Kupferbergwerke von O'okiep mit dem Hafen Port Rolloth (Robbe-Bai) verbindet und der Hauptsache nach dem

*) Derselbe findet sich wiedergegeben im „Archiv für Eisenbahnwesen“ von 1884 Heft 2. Leider reichen die Notizen nicht bis in die neueste Zeit; es wird der Stand des Bahnnetzes im Kapland und in Natal am 31. Dezember 1882 mitgetheilt. Es wäre deshalb sehr erwünscht, wenn durch Konsular-Berichte der gegenwärtige Stand des fraglichen Bahnnetzes klargestellt würde. Die Red.

Mineraltransport dient, Staatsbahnen sind und (abgesehen von der obenerwähnten, von den Kupfergruben in vollkommen westlicher Richtung nach dem genannten Hafen laufenden Bahn) in ihren Hauptlinien von sämmtlichen an der Südküste gelegenen Städten aus das Land nach der Nordgrenze hin durchziehen und somit nicht nur für Erschliessung des innern Kaplandes nach dem Meere, sondern auch für dessen Verbindung mit den nördlich angrenzenden Nachbarstaaten in Verkehrs- wie militärischer Beziehung von grösster Bedeutung sind. Von Westen ausgehend, finden wir folgende Bahnlinien verzeichnet:

Bahnlinien:	in Betrieb	in Bau
A. In der Kapkolonie.		
I. Westbahn:		
1. Hauptlinie:		
a) Cap-Town (Kapstadt) nach Beaufort West über Stellenbosch, Wellington nordwärts nach Saron, dann nach Ueberschreitung der Drakensteen Berge in südöstlicher Richtung über Tulbagh nach Worcester, dann in östlicher und nordöstlicher Richtung nach Beaufort West	547	—
b) von Beaufort West in NNO-Richtung über Victoria nach Hope-Town am Oranjefluss (von dort projektirt nach Kimberly in der Richtung nach Stellaland)	92	375
2. Zweigbahn von Kraafonstein nordwärts nach Malmesbury	46	—
3. Zweigbahn von Durban-Road nach Mulder-Vley .	42	—
4. Zweigbahn vom Salt-River südwärts nach Wynberg und Kalk-Bay (soll bis zur Simonis-Bay ausgedehnt werden)	25	—
II. Centralbahn:		
1a) Hauptlinie von Port Elizabeth nach Cradock .	291	—
b) Cradock-Colesberg	81	—
c) Colesberg-Hope-Town zum Anschluss an die Hauptlinie	—	318
2. Zweigbahn von Zwartkops (nahe bei Port Elizabeth) nach Graaf-Reinet in NNW- dann nördl. Richtung	283	—
3. Zweigbahn von Alicedale in östl. Richtung nach Grahams-Town (diese Linie soll weiter nach Bathurst und Pr. Alfred ausgebaut sein)	56	—
III. Ostbahn:		
1. Hauptlinie von East London (an der Südküste) nach Queens-Town und Aliwal-North (am Oranjefluss) in NNW-Richtung:		
a) East London-Queens-Town	251	—
b) Queens-Town-Burghersdorp	280	—
c) Burghersdorp-Aliwal-North . . . . (Ueber diese Linie siehe nachstehende Mittheilung des „Engineers".)	—	90
B. In der Kolonie Natal.		
Die dortigen Bahnen gruppiren sich um die Hauptstadt Durban, und zwar:		
1a) Durban-Pietermaritzburg von der See aus in nordwestlicher Richtung	116	
b) Fortsetzung in Bau und bis 1886 zu vollenden von Pietermaritzburg nordwärts nach Ladismith an der Grenze gegen die Orangefluss-Republik	—	188
2. Durban-Verulam nordöstlich	31	—
3. Durban-Isipingo südwestlich an der Meeresküste entlang	11	—

Die East-London-Queenstown-Aliwal-North-Bahn in Südafrika (Kapkolonie).

Der „Engineering" berichtet über den Bau der Südafrikanischen Eisenbahn, welche von der Ostküste von Britisch-Südafrika bei East-London ausgeht und an deren Fertigstellung bis Aliwal-North am Oranjefluss (an der Grenze gegen die Oranjefluss-Republik) noch 90 km fehlen. Die Bahn geht jetzt durch die Distrikte von East-London, King Williamstown, Queenstown und den südlichen Theil des Albertdistriktes bei einer Gesammtlänge von 370 km.

Eine kurze Niederung von etwa 10 km wird nach Verlassen der Station Sterkstroom von einer Hügelkette eingeschlossen, welche den Namen Bushmanns Hock führt und diese muss überschritten werden, um das Plateau zu erreichen, auf welchem Molteno liegt, etwa 120 km hinter Queenstown. Die Rampe, welche erhebliche Erdarbeiten auf 11 km Länge erfordert, hat eine Steigung von 1 : 40. Von Molteno aus folgt dann eine Strecke ohne grössere Bauschwierigkeiten bis Burghersdorp auf 27 km und bis zu diesem Punkt dürfte die Linie im Dezember 1884 eröffnet worden sein. Dann bleibt noch eine Strecke von 60 km bis Aliwal zur Vollendung der östlichen Hauptlinie.

Molteno ist 280 km von De Aar und 396 km von Hopetown entfernt. Man glaubt, dass man bald Zweiglinien anschliessen und die Bahn von Molteno nach Naamopoort weiter bauen wird. Dies würde die Diamantfelder in direkte Verbindung mit den Kohlenbergwerken von Stormberg setzen. Die jetzt erbaute Bahn durchschneidet einige der an Erzen und Weiden reichsten Distrikte der Kapkolonie und ist bis jetzt, wenn man die Schwierigkeiten des Baues in Betracht zieht, mit verhältnissmässig grosser Pünktlichkeit hergestellt. Eine Brücke mit zwei Oeffnungen von je 24 m überschreitet den Lessegtonfluss und eine von ähnlicher Grösse den Hex. R. B.

Die Wellington und Manawater Eisenbahn in Neu-Seeland.

Die Eisenbahn wurde im März 1882 durch eine Privatgesellschaft in Angriff genommen, um eine direkte Verbindung zwischen der Stadt Wellington und ihrem Hafen und dem Eisenbahnnetz der nördlichen Insel auf der Ost- und Westküste und der Hauptlinie nach Auckland herzustellen, für welche die Vorarbeiten kürzlich beendet sind und dem Neu-Seeländer Parlament vorliegen. Die Herstellung ist begünstigt durch das Gesetz vom Jahre 1881, durch welches die Regierung ermächtigt ist, das Projekt durch Landschenkungen zu unterstützen. Ein paar Meilen nahe bei Wellington wurden schon im Jahre 1878 von der Regierung in Angriff genommen, aber nach Beendigung eines Theiles der Erdarbeiten an die Privatgesellschaft übergeben.

Die vom Parlament ursprünglich genehmigte Hauptlinie von Wellington nach Norden ging durch das Hutt-Thal und über die Rimutaka-Berge, über welche die Linie in starken Krümmungen mit dem häufig angewendeten kleinsten Halbmesser von 100 m geführt ist. Die Steigungen sind sehr erheblich, die grösste beträgt auf der Westseite 1 : 37, auf der Ostseite 1 : 12 und wird hier nach dem bekannten System „Fell" betrieben. Von hier geht die Linie durch das Weirarpa-Thal nach der Stadt Masterton in einer Länge von 114 km, die schon seit einigen Jahren im Betriebe ist. Eine weitere Verlängerung ist im Bau, in der Absicht, die Napier-Linie bei der Stadt Woodville an der Ostseite des Manawatu-Gorge in einer Entfernung von 196 km von Wellington anzuschliessen. Die Strecke von Masterton nach Woodville, 82 km lang, geht durch sehr schwach bevölkerte Urwaldgegenden.

Da es den Einwohnern von Wellington und der Westküste nicht gelungen war, die Regierung zum Bau der direkteren Linie zu bewegen, welche nicht nur eine Verbindung mit Wangaeni und Faranaki, eine der fruchtbarsten Gegenden in Neu Seeland, hergestellt hätte, sondern auch eine ganze Reihe von fruchtbaren Landstrichen ohne Eisenbahnverbindung aufgeschlossen haben würde, so beschlossen sie, den Bau selbst in die Hand zu nehmen.

Man hatte lange eingesehen, dass die Masterton-Linie nicht nur zu viele Umwege machte, sondern durch die oben angegebenen starken Krümmungen und Neigungen ungeeignet war, einen Theil der Hauptlinie zu bilden.

Die Entfernung von Palmerston, wo die nördliche Hauptlinie als gemeinsame Strecke betrachtet werden kann, beträgt über Masterton und die Manawatu-Gorge-Linie 224 km, auf der Linie der Gesellschaft nur 140 km. Die Entfernung zwischen Wellington und Napier über Masterton beträgt 352 km, über Manawatu-Gorge und die Gesellschaftslinie 333 km.

Die Manawatu-Linie, welche 135 km lang ist, zerfällt in zwei wesentlich verschiedene Theile. Der erste, 39 km lang, nördlich von Wellington, führt durch ein sehr coupirtes, obgleich dicht angesiedeltes Land, der zweite, 96 km lang, durch ein flaches Gebiet mit mehr oder weniger dichtem Holzbestand und hauptsächlich im Besitz der Urbevölkerung. Die Gesellschaft hat indessen theils durch Schenkung der Regierung, theils durch Ankauf, einen bedeutenden Landstrich längs der Bahn erworben.

Um eine kurze Beschreibung der Linie zu geben, sei erwähnt, dass die Linie zwei Rücken von 150 m und 78 m über Meer überschreitet. Die ersten 8 km von Wellington aus haben Neigung 1 : 40 und 200 m Krümmungshalbmesser, von hier bis zu Kilometer 39 vermindert sich die grösste Neigung auf 1 : 60 und auf der Reststrecke kommt 1 : 100 nur an drei Stellen vor: Der erste Theil der Linie enthält schwierige und theure Bauten, einen Viadukt von 37 m Höhe, eine Brücke auf kreisrunden Pfeilern über einen Arm des Porirua-Hafens und dreizehn Tunnels. Zwischen Kilometer 35 und 39 liegen ausser bedeutenden Erdarbeiten sechs Tunnels mit einer Gesammtlänge von über 1 600 m. Der zweite Theil hat geringe Arbeiten mit Ausnahme einiger Brücken, deren grösste über den Manawatu-Fluss 14 Oeffnungen von 25 m aufweist. Der Fluss hat ein sehr erhebliches Hochwasser und führt dann viel Holz. Die Neigungen und Krümmungen der Linie sind so angeordnet, dass ein gleichmässiger Zugwiderstand entsteht. In der Flachlandstrecke ist eine grössere Fahrgeschwindigkeit angenommen und die Kurven sind mit Uebergangsparabeln gebaut. Der Oberbau hat Stahlschienen von 24 kg und

100 km sind bereits verlegt. Siebzig Waggons, deren Holzwerk an Ort und Stelle gebaut ist, sind in Betrieb. Weitere Lokomotiven werden täglich erwartet; jetzt sind zwei von der Regierung übernommene in Betrieb. Es sind zwei Arten Maschinen bestellt und zwar für den Güterverkehr auf der Bergbahn Tendermaschinen von 30 t mit 6 gekuppelten Rädern von 0,94 m Durchmesser und Bissel-Schemeln an jedem Ende, für den gemischten Verkehr Tendermaschinen von gleicher Anordnung mit 1,3 m Raddurchmesser. R. B.

(„Engineering“ v. 19/12. 1884.)

Amerikanische Korrespondenz.

Differentialfrachten.

In dem in unserer vorjährigen No. 90 erwähnten Prozesse gegen die Lake Shore und Michigan Southern Eisenbahn-Gesellschaft wegen der der Standard Qil Co. gewährten Fracht- etc. Vergünstigungen hat der Richter Mckinney den Klägern eine Entschädigung von 5 000 Dollar für die ihnen entstandenen Nachtheile zugesprochen.

Transkontinental-Verkehrsverband.

In den Tagen vom 15. bis 17. Dezember pr. hielt dieser Verband in Chicago eine Versammlung ab, deren Hauptzweck die Annahme eines neuen, mit dem 1. Januar cr. einzuführenden Tarifs von Seeufer zu Seeufer sein sollte. Die Vertreter der Newyorker Trunkbahnen verweigerten aber die kurz vorher in Chicago aufgestellten Durchgangsfrachtsätze anzunehmen, wenn nicht der Transkontinental-Verband auch den ganzen, ausschliesslich auf der Schiene oder auf Schiene und Wasser sich bewegenden Verkehr über die Sunset-Route via Galveston und die Southern Pacificbahn in das Abkommen einschliesse. Dem widersprach jedoch die Central Pacificbahn.

Ein fernerer Gegenstand der Diskussion betraf den in der Vertheilungstabelle der Central Pacificbahn zugedachten Verkehrsantheil, mit welchem diese nicht zufrieden war. Eine Einigung fand auch hierbei nicht statt, es kam vielmehr in dieser Beziehung nur zur Ernennung eines Komitees, welches in einer späteren Versammlung Bericht erstatten soll.

Demnächst wurde noch eine Aufrechthaltung des jetzigen Zustandes bis zur nächten Versammlung vereinbart und nachdem noch die Fortsetzung der Gewährung von Abfindungen der Northern Pacificbahn und der Union Pacificbahn — bisher gezahlt, um diese von Konkurrenzmassregeln abzuhalten — abgelehnt war, wurde einstimmig beschlossen, die Verbandsangelegenheiten vom 31. Dezember ab durch den Verbandsauditor (Rechnungsrevisor) regeln zu lassen, was soviel heisst, als den Verband mit diesem Tage aufzulösen. „Railr. Gaz.“

Verschiedenes.

Der wirthschaftliche Fortschritt im Luxus.

Während in früheren Zeiten der Luxus mehr materieller und sinnlicher Art und besonders auf die Pflege des Magens und auf das Herausputzen der Person gerichtet war (die Schriftsteller des Alterthums und des Mittelalters berichten uns von Gelagen, bei denen unglaubliche Massen von Speisen und Getränken vertilgt wurden), besteht heutzutage (wie Dr. V. Böhmert in seiner trefflichen Wochenschrift „Volkswohl“ ausführt) der Luxus in Genüssen feinerer Art, die nicht so unmittelbar mit der thierischen Seite im Menschen zusammenhängen. Ein vornehmer Herr bietet seinen Gästen nicht blos Speisen und Getränke, sondern erfreut sie auch durch schöne Zimmereinrichtungen, durch Teppiche und Tapeten, Spiegel, Blumen, Musik.

Die Geschichte der Menschheit zeigt, dass der Luxus mit dem Steigen der Kultur mehr auf gesunden und geschmackvollen Lebensgenuss gerichtet zu werden pflegt, der das ganze Leben und alle Klassen des Volkes durchdringt. Wohnung, Kleidung und Hausgeräth werden mit Hilfe der Massenproduktion gleichartiger als früher hergestellt. Auch die Erholungen, wie Theater, wo für die künstlerischen Bedürfnisse aller Bevölkerungsklassen gesorgt ist (der Arme geht etwas höher auf die Galerie, sieht und hört aber dasselbe Stück), Reisen u. s. w., nehmen einen immer gleichartigeren demokratischen Charakter an.

Das Reisen war vor 50 Jahren noch ein ganz aristokratischer Genuss und ist jetzt ein Vergnügen aller Volksklassen geworden. Die Benutzung der Eisenbahnen auf den weitesten Strecken ist auch dem Aermsten erleichtert. Der Reiche fährt meist nicht rascher, sondern nur etwas bequemer in höheren Fahrklassen. Aber auch die grössere Bequemlichkeit, wie z. B. die Erwärmung der Coupés im Winter, die Trennung in Rauch- und Nichtrauchcoupés, ist aus der I. und II. auch in die III. Klasse gedrungen. Durch Einrichtung der IV. Klasse ist man der allerärmsten Klasse noch mehr als früher entgegengekommen. Man veranstaltet jetzt auch Extrazüge besonders für Arbeiter oder für Fabrikanten, welche ihren Arbeitern einen Tag der Erholung bereiten wollen.

So verbessert der moderne Kulturmensch fortwährend die Bedingungen, unter denen der Kampf um das Dasein besteht. Die ganze Entwicklung der Bedürfnisse wird von dem Gesetze der fortschreitenden Arbeitstheilung und Kapitalbildung beherrscht. Das Walten dieses Gesetzes in dem Gange der Bedürfnissbefriedigung wird wohl durchkreuzt durch die Mode, durch Launen, durch Unverstand der Menschen, durch schlechte Ernten und Krisen; aber es geht doch ein gemeinsamer Zug nach Veredlung und Verfeinerung der Bedürfnisse durch unsere Zeit, ein Zug nach würdigerem Genuss des Lebens, nach feinerer Bildung, Erholung und Gesittung, und dies berechtigt uns mitten unter vielen Enttäuschungen und zeitweiligen Unterbrechungen oder Rückschritten zum Glauben an einen wirthschaftlichen Fortschritt.

Der Bierverbrauch der Deutschen Bevölkerung von 1872—1883/84.

Der Bierverbrauch ist ein wichtiger Gradmesser des Wohlstandes der Bevölkerung, und die Schwankungen desselben zeigen deutlich die guten und schlechten Geschäftsergebnisse. Eines der neuesten Monatshefte zur Statistik des Deutschen Reichs (von November 1884) enthält interessante Uebersichten über den Bierverbrauch im Zollgebiet des Deutschen Reichs. Derselbe bezifferte sich im Jahre 1872 auf 33 302 406 hl und stieg 1873 auf 37 464 724 hl, 1874 auf 38 665 091 und 1875 auf 39 336 411 hl. Von da an tritt eine stetige Abnahme bis 1879 ein, denn der Verbrauch war 1876: 39 066 769 hl, 1877/78: 38 376 305 hl, 1879/80: 36 350 249 hl. In den vier letzten Jahren zeigt sich wieder eine mässige Steigerung. 1880/81 auf 37 810 855 hl, 1881/82 auf 38 221 051, 1882/83 auf 38 429 469 und 1883/84 auf 39 901 149 hl. Wenn man das Steigen der Bevölkerung seit 1872 berücksichtigt, so ergiebt sich, dass der grosse Verbrauch der Jahre 1874, 1875 und 1876 noch lange nicht erreicht ist. Dies tritt sehr deutlich hervor, wenn man den Bierverbrauch auf den Kopf der jeweiligen Bevölkerung in Betracht zieht. Derselbe war nach der Reichsstatistik 1872: 81,4 l, 1873: 90,6 l, 1874: 92,6 l, 1875: 93,3 l, 1876: 91,7 l, 1877/78: 88,8 l, 1878/79: 87,5 l, 1879/80: 82,9 l, 1880/81: 84,6 l, 1881/82: 85,0 l, 1882/83: 85,0 l (gegen die Vorjahre berichtigt auf Grund berichtigter Zahlen der mittleren Bevölkerung), in 1883/84: 87,8 l.

Im 12jährigen Durchschnitt 1872/84 war der jährliche Verbrauch 37 955 194 l. Die Einfuhr betrug in derselben Zeit im Durchschnitt jährlich nur 98 296 l, dagegen die Ausfuhr 649 999 l. Die Ausfuhr ist alljährlich gestiegen, sie betrug 1872 nur 295 822 l, 1878/79: 676 323 l und 1883/84: 1 079 965 l.

Feuer-Löschmittel.

Es ist oft darauf hingewiesen, welche Bedeutung es hat, entstehende Brände in ihrer ersten Entwicklung durch geeignete Löschmittel kräftig anzugreifen und so noch im Keime zu ersticken, da naturgemäss bis zur Ankunft der Feuerwehr immer einige Zeit vergeht und diese, sei es auch nur wenige Minuten, oft genügen aus einem einfachen Gardinenbrand ein Grossfeuer zu entwickeln. Als einfach konstruirtes und leicht transportabeles Löschmittel, welches bei entstehendem Feuer sofort zur Hand sein kann die Flammen zu ersticken, wird Bauer's Feuer-Annihilator empfohlen (siehe Annonce in No. 7 S. 84) welche alle diejenigen Eigenschaften in sich vereinigt, welche man von einer Handspritze erwarten darf und sich bei ca. 400 ernsten Fällen bewährt haben soll. Wie uns mitgetheilt wird, hat die K. K. Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen, die Kaiserl. Post, das Königl. Sächsische Kriegsministerium und die Kaiserlich Deutsche Marine durch besondere Reskripte angeordnet, dass anstatt der bisher üblichen Kübelspritzen der Bauer'sche Feuer-Annihilator angeschafft und zur Anwendung kommen soll.

Die eisengepanzerten Kriegsschiffe Europas.

Die wirklich armirten Flotten der Seemächte Europas haben folgende Gewichte: England 329 520 t., Frankreich 201 789 t., Deutschland 74 007 t., Oesterreich 63 110 t, Russland 83 621 t, Italien 59 905 t.

Russische Schifffahrt.

Nach einem Berichte des Russischen Ministers der Finanzen besteht die Russische Handelsflotte zur Zeit aus 6 383 Schiffen, von denen 5 779 Segelschiffe mit einer Tragfähigkeit von 637 574 t und 604 Dampfschiffe mit 111 802 t-Gehalt und 30 612 nominalen Pferdekräften sind.

Ausser diesen treten noch für die „Foreign (fremde)“ Schifffahrt für das Weisse Meer 10 Dampfer und 602 Segelschiffe, für die Baltische Schifffahrt 31 Steamer und 270 Segelschiffe, für das Schwarze und das Asowsche Meer 67 Dampfschiffe und 306 Segelschiffe hinzu.

Der Ausdruck „Foreign trade“ in einem Berichte eines Ministers hat einen eigenthümlichen Laut, da doch eigentlich der fremde Handel durch fremde Schiffe vermittelt werden müsste. Der Grund davon ist folgender: Ein Dampfer, welcher während 6 von 12 Monaten eingefroren und während dem allen Unbilden der Witterung ausgesetzt ist, hat wenig Aussicht, mit Englischen und Deutschen Schiffen zu konkurriren. Beachtet man dieses, so fühlt man leicht den Grund, weshalb von einer eigentlich Russischen Schifffahrt auf dem Baltischen und Weissen Meere nicht die Rede sein kann. Trotzdem hat Russland für die Schifffahrt auf dem Schwarzen Meere seit dem Krimkriege 3 000 000 £ ausgegeben.

Oel- und Gasquellen in Pennsylvanien.

Kürzlich sind in Buttlers County in Pennsylvanien Oel- und Gasquellen angebohrt, wie sie in Amerika in grösserer Ausgiebigkeit noch nicht existiren.

Diese Oelquellen liegen 2½ Miles von Bald Bidge Station der Western und Pittsburg Eisenbahn und 35 Miles von Pittsburg. Mr. Phillips Brothers sind die glücklichen Besitzer dieser Gruben, deren Oel schon immer für das beste in Amerika gegolten hat. Jetzt hat sich die Ausgiebigkeit enorm vergrössert, bei 1650 Fuss Teufe des Bohrloches wurde der Oelsand angebohrt und bei 30 Fuss mehr Tiefe ein Oelausfluss von 120 Barrels pro Stunde. Nach dem Verschwinden des ersten Druckes im Bohrloche liefert dasselbe kontinuirlich 60 Barrels pro Stunde. Je 100 Fuss davon niedergestossene Bohrlöcher liefern dauernd pro Stunde je 100 bis 115 Barrels Oel.

Die Anwendung von Oelgas in der Montanindustrie greift immer mehr um sich und gestattet, dass die Pittsburger Eisenwerke die Konkurrenz mit den anderen in kräftigster Art aufnehmen.

Die Nilexpedition.

Von den vielfachen Methoden um die Schwierigkeiten der Nilfälle zu überwinden, ist unbedingt diejenige die beste, bei welcher die Kataraktstrecken mit fliegenden Eisenbahnen für Menschen und Gut ausgestattet werden.

Lord Wolseley hat diesem Plane zugestimmt und ist in Folge dessen von Messrs. J. Fowler & Co. zu Leeds eine bedeutendere Strecke fliegende Bahn bestellt und bereits verschifft.

Das Sahara-Meer.

Bezüglich des Französischen Projektes der Herstellung des Sahara-Meeres ist jetzt wissenschaftlich festgestellt, dass noch in der historischen Periode, in welcher die mächtigen Polargletscher sich über den Norden unseres Erdballes wegschoben, die Wüste Sahara wie das Mittelländische Meer ein enormes Wasserbassin gebildet hat und dadurch ein wesentlicher Einfluss auf die Temperaturverhältnisse der anliegenden Länder, namentlich auch Frankreich und England, ausgeübt worden ist. Was man auf der einen Seite an nutzbarem Terrain durch das Sahara-Meer gewinnen wird, würde man auf der anderen Seite verlieren und ist bei der Zweifelhaftigkeit des Erfolges das ganze Projekt als ein hoch gefährliches anzusehen. („Engineering" Dez. 1884.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Die **Mecklenburgische Südbahn** (Strecke Parchim-Neubrandenburg) wird am 20. d. Mts. für den öffentlichen Güterverkehr und am 28. d. Mts. für den Personenverkehr eröffnet werden.

Ausser den Lokaltarifen für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie von Gütern treten vom genannten Tage an noch folgende direkte Tarife in Kraft:

1. für den direkten Personenverkehr zwischen Stationen der Parchim-Ludwigsluster und der Mecklenburgischen Südbahn,
2. für den direkten Güterverkehr
   a) zwischen Stationen der Parchim-Ludwigsluster, der Mecklenburgischen Süd- und der Neubrandenburg-Friedländer Bahn untereinander,
   b) mit Stationen der Mecklenburgischen Friedrich Franz und der Güstrow-Plauer Eisenbahn,
   c) mit Stationen der Berlin-Hamburger Bahn,
   d) mit Lübeck;
3. für die direkte Beförderung von Vieh in Wagenladungen im Verkehr mit Berlin und Hamburg via Ludwigslust.

Die bezüglichen Tarife, sowie der Fahrplan sind auf den Stationen käuflich zu erlangen.

Die Haltestellen Zarchlin und Kargow und die Weiche Kraase bleiben bis auf Weiteres von der Betriebseröffnung ausgeschlossen.

Berlin, 17. Januar 1885. (149)
Central-Verwaltung für Sekundairbahnen.
H. Bachstein.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Zwischen den Stationen Beszterczebánya und Lucsatin der Strecke Beszterczebánya-(Neusohl-)Brezova wird — nach einer Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen — am 25. d. M. die Haltestelle Zólyom-Lipcse für den Personen- und Gepäckverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 23. Januar 1885. (150)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Verkehrsstörungen.

Die Trajektanstalten:
1. Obercassel bei Bonn,
2. Griethausen bei Cleve,
3. Bingerbrück-Rüdesheim

sind von heute ab, wegen Eisganges im Rheine für jeden Verkehr gesperrt.

Dauer der Störung ist unbestimmt.

Die Wiederaufnahme des Verkehrs wird demnächst veröffentlicht werden.

Köln, den 21. Januar 1885. (151)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

III. Güterverkehr.

Die durch Nachtrag VII und VIII zum **Lokalgütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn** festgesetzten Gebühren für die Entladung und Verwiegung von Getreide in loser Schüttung gelangen auch im Bereich der Rechte-Oder-Ufer, Posen-Kreuzburger und Oels-Gnesener Eisenbahn zur Erhebung.

Breslau, den 18. Januar 1885. (152)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. Februar 1885 tritt im Verband-Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Bahn** andererseits (Tarif vom 25. März 1882) für die Relation Tauer-Riesenburg ein direkter Frachtsatz des Specialtarifs III in Höhe von 0,43 Mark pro 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 17. Januar 1885. (153J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

---

1. Am 1. Februar d. J. tritt zu dem Heft No. 3 des vom 1. Juni 1883 ab gültigen **Rheinisch-Niederdeutschen Verbands-Gütertarifs** der Nachtrag III in Kraft, enthaltend Aenderungen bezw. Ergänzungen des Ausnahmetarifs E (für Eisen- und Stahlwaaren der Specialtarife I und II), namentlich Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Schulterblatt, Ahrensburg, Bargtheheide, Ratzeburg, Reinfeld, Schönberg und Kirchen, sowie anderweite, ermässigte Frachtsätze für die Stationen Mölln, Oldesloe und Wandsbeck. Exemplare sind bei den Güter-Expeditionen zu haben.

2. Am 15. März d. J. tritt der am 15. September 1883 im **Rheinisch-Niederdeutschen Eisenbahnverbande** für die Beförderung von Eisenartikeln des Specialtarifs II zwischen Oberhausen einerseits und der Station Karow der Güstrow-Plauer Bahn andererseits eingeführte Ausnahmefrachtsatz von 1,86 ℳ pro 100 kg ausser Kraft.

Köln, den 19. Januar 1885. (154)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Die in dem **Lokal-Gütertarife der Oberschlesischen Eisenbahn** und in den zugehörigen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für Jägerndorf, Kattowitz, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg und Ziegenhals transito, welche für solche Sendungen gewährt werden, die mittelst direkter Frachtbriefe von Stationen des diesseitigen Verwaltungsbezirks nach Stationen der ausländischen Anschlüsse, sowie deren Hinterbahnen oder umgekehrt zur Beförderung gelangen, kommen nur dann zur Anwendung, wenn zwischen der Aufgabe- und der Adressstation überhaupt keine direkten Verbandssätze publizirt sind.

Breslau, den 19. Januar 1885. (155)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die in den Nachträgen IX und X des **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandes** sub A enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Eisenerze Steierischer und Kärnthnerischer Provenienz ab Wien trans. nach Oberschlesischen Hüttenstationen gelten vom 1. Februar 1885 ab auch für die Artikel „Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken".

Ferner werden von gleichem Tage die vorerwähnten Frachtsätze auf Eisenerz- und Schlackensendungen auch von nicht in Steiermark und Kärnthen gelegenen Stationen der K. K. priv. Südbahn und der K. K. Oesterreichischen Staatseisenbahnen ausgedehnt.

Breslau, den 18. Januar 1885. (156)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Februar d. J. tritt für den **Transport von Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Magdeburg, Frankfurt a/M., Hannover und der Braunschweigischen Eisenbahn unter Aufhebung der diesseitigen bezüglichen Tarife von der vormaligen Rechte-Oder-Ufer und Oberschlesischen Bahn ein neuer Ausnahmetarif mit theils ermässigten und theils erhöhten Frachtsätzen in Kraft. Die erhöhten Sätze kommen erst vom 16. März cr. ab zur Anwendung. Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrs-Bureau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 17. Januar 1885. (157)
Königliche Eisenbahn-Direktion Breslau, zugleich im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 83.

No. 2. Jahrgang 1885. Berlin, am 24. Januar 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 22. Januar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B	275	1	Stab	Flacheisen —	22	1	Hennef	Rechtsrh. Köln	
2	B	1	1	Ballen	Manufakturwaaren —	46	2	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
3	B	930	1	Kiste	Schraubstock —	—	3	Köln Eilg.-Exp.	Linksrh. Köln	
4	{ B A G }	81 85	2	Ballen	Packleinen —	76	4	Goslar	Braunschweig.	
5	C	280	1	Fass	leer —	127	5	Köln G.	Linksrh. Köln	
6	C A C	2	1	Kiste	gefüllt —	25	6	„	„	
7	C D	289	1	Verschlag	? —	80	7	„	„	
8	C L	748	1	Fass	leer —	32	8	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	
9	D H	462	1	Ballen	Hopfen —	137	9	Köln G.	Linksrh. Köln	
10	E L	20225	1	—	{ beladener Cysternen-wagen }	—	10	Saargemünd	„	
11	F A N	—	1	Ballen	Baumwolle —	162,5	11	Bremen	K. E.-D. Hannover	
12	{ F C A H C }	◇ 211	1	Kiste	unbekannt —	35	12	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
13	F K	740	1	Sack	? —	39	13	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
14	F L P	6928	1	Fass	leer —	6	14	Hamm	Rechtsrh. Köln	
15	F S	319	1	Kiste	Leinen —	27	15	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	
16	F S	760	1	„	leer —	99,5	16	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
17	G B	351	1	„	leer —	45	17	Münster	Rechtsrh. Köln	
18	G C B	3856	1	—	Decke —	—	18	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
19	G L	21	1	Fass	leer —	23	19	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. Bebra.
20	H	{ 6208	1	Pack	2 leere Körbe — }	13	20	Rheda	K. E.-D. Hannover	
		4284 4815 }	2	Kübel	Deckel — }					
21	H & C	1606	1	Kiste	{ Porzellanfiguren und Nippsachen }	66	21	Schweidnitz	Breslau - Freiburg.	
22	H C	1606	1	„	? —	66	22	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
23	H T	4	1	Fass	Heringe —	26	23	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
24	H N T	{ 3778 3779 }	2	Kisten	Garbe —	232	24	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
25	{ [illegible] }	3337	1	Kiste	1 leere Cigarrenkiste	11	25	„	„	
26	J D	30	1	Ballen	Tabak —	75	26	Goslar	Braunschweig.	
27	K	—	12	—	Ofenrohre —	84	27	Kruft	Linksrh. Köln	
28	K K St B	—	2	Kisten	leer —	30	28	Myslowitz	K. E.-D. Breslau	
29	L	4	1	—	Viehgitter —	—	29	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
30	L M	—	1	Pack	Säcke —	30	30	Couvin	Grand Centr. Belge	
31	M	111	1	Sack	Zwiebeln —	44	31	{ Clausthal-Zellerfeld }	K.E.-D. Magdeburg	
32	M	12	1	—	Bettrahmen —	10	32	Münster	Rechtsrh. Köln	
33	M	764	1	Ballen	Leinen —	34	33	Darmstadt G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
34	M D C	882	1	Kiste	Korbwaaren —	27	34	Bentheim	Niederländ. Stsb.	
35	N C	410	1	Kollo	— —	13,5	35	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
36	N F	1/4	4	Ballen	Werg —	204	36	Aachen	„	
37	P A	4115	1	„	Wollabfälle —	26	37	Kaldenkirchen		
38	P B	48	1	—	gusseiserne Platte —	3,5	38	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
39	P K	1	1	Kiste	? —	?	39	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
40	P P	35	1	Pack	? —	1	40	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
41	R	—	1	Bund	Gasrohre —	6	41	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
42	R	16	1	Ballen	Lumpen —	39	42	Breslau	Breslau - Freiburg.	
43	R	5961	1	Korb	eiserne Scheiben —	40	43	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
44	S H	1761	1	Ballen	Kunstwolle —	—	44	Aachen,	Linksrh. Köln	
45	Th	3013	1	Kiste	Hohlglas —	48	45	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
46	T M C	4559	1	„	unbekannt —	—	46	{ Vlissingen Hafen }	Niederländ. Stsb.	
47	U	1	1	—	Tisch —	27	47	Münster	Rechtsrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Colli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	W	125	1	Kiste	leer	—	5	48	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
49	W	7212	1	—	Leiste	—	—	49	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
50	W D	1	1	—	eiserne Stütze	—	0,4	50	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
51	W G	3426 3427 3428 3429	4	Korbflaschen	leer	—	—	51	Höchst a/M. G.-E. H. L.	Hess. Ludwigsb.	
52	W H	4487	1	Kiste	leer	—	20	52	Münster	Rechtsrh. Köln	
					B. Kolli m. Adressen sign.						
53	Ancion	—	1	Koffer	?	—	11	53	Walcourt	Grand Centr. Belge	
54	Aktioner	—	1	Fass	leer	—	12	54	Aix T.	"	
55	Bartsch	—	1	Kollo	Leinwand	—	55	55	Mittelwalde	K. E.-D. Breslau	
56	B. Cassel	7	1	—	Velociped	—	32	56	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
57	Beposson	—	1	Kiste	?	—	9	57	Hasselt	Grand Centr. Belge	
58	Boyé	—	1	"	Lebkuchen	—	38	58	Aerschot	"	
59	Chr. Riempp Karlsruhe	—	2	Petrol.-Fässer	leer	—	—	59	Durlach	Badische Stsb.	
60	Colen	—	1	Pack	?	—	1,5	60	Lille St. Hubert	Grand Centr. Belge	
61	Collart	—	1	Büchse	Zündhütchen	—	—	61	Fauquemont	"	
62	Elster B A E	—	1	—	Wagendecke	—	—	62	Elsterwerda	Berlin-Dresden	
63	Hannover	8	1	—	gusseiserne Platte	—	3	63	Einbeck	Braunschweig.	
64	H. Bomcke	—	30 2	Fässer "	leer gefüllt	— —	1367 183,5	64	Holzminden	K. E.-D. Hannover	
65	Hofbräuhaus Würzburg	16833	1	Fass	leer	—	46,5	65	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
66	Holz & Co. Süchteln	—	1	Pack	Leinmehl	—	95	66	Venlo	Niederländ. Stsb.	
67	Jean Gimmers Bergerhout	—	1	Sack	Gyps	—	21	67	Rotterdam	"	
68	Kennes	—	1	Kiste	—	—	9	68	Aerschot	Grand Centr. Belge	
69	K P E N Hannover	13	1	—	eiserner Rosten	—	25	69	Rotterdam Hdt.	Niederländ. Stsb.	
70	Lemassen	—	1	—	Nachttisch	—	28	70	Sichem	Grand Centr. Belge	
71	Mayfarth	—	1	—	Zahnrad	—	15	71	Frankfurt	K. E.-D. Hannover	
72	Monsieur Tony Mangers Berlin SO	—	1	—	schwarzer Koffer mit Strick umbunden, unverschlossen		24	72	Köln C. P. Gepäck-Exped.	Rechtsrh. Köln	beklebt: Brüssel-Berlin Schl. B.
73	Peters	—	1	Kiste	—	—	13	73	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
74	Rudolf Schiffers	—	1	—	Viehgitter	—	—	74	Neuss	Linksrh. Köln	
75	Schuhmacher Robert Brohl Neudorf	—	1	Koffer	—	—	—	75	Schneidemühl	K. E.-D. Bromberg	
76	Sinsheimer & Wolf	—	1	Pack	2 Körbe	—	11	76	Worms G.-E.	Hess. Ludwigsb.	
77	Verbist	—	1	Kiste	?	—	36	77	Heyst op den Berg	Grand Centr. Belge	
					C. Kolli m. Nummern sign.						
78	—	0000 00000	2	—	Ketten	—	—	78	Goslar	Braunschweig.	
79	—	11	1	Bund	Rund- und Stabeisen		23	79	Hennef	Rechtsrh. Köln	
80	—	12	1	—	Wagendecke	—	—	80	Louisenthal	Linksrh. Köln	
81	—	4340	1	Ballen	Papier	—	160	81	Aachen	"	
82	—	6143	1	—	Butterkübel ohne Deckel		2,5	82	Rheda	K. E.-D. Hannover	
					D. Kolli mit Figuren sign.						
83	C W B	—	1	Ballen	Baumwolle	—	250,5	83	Bremen	"	
					E. Kolli ohne Signatur.						
84	—	—	1	—	Bindekette	—	—	84	Eilenburg	K. E.-D. Erfurt	
85	—	—	1	Büchse	?	—	6	85	Boisschot	Grand Centr. Belge	
86	—	—	1	Dose	Bücher	—	—	86	"	"	
87	—	—	1	Butterfass	leer	—	5	87	Hamm	Rechtsrh. Köln	
88	—	—	4	Kolli	Drucksachen	—	—	88	Aachen	Linksrh. Köln	
89	—	—	1	Korb	Effekten	—	3	89	Breslau	K. E.-D. Breslau	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
90	—	—	3	Kisten	Eier	—	—	90	Köln Rhst.	Linksrh. Köln	
91	—	—	1	Bund	2 Stangen Eisen	—	12	91	Eldagsen	K. E.-D. Hannover	
92	—	—	1	Fass	leer	—	35	92	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
93	—	—	1	„	leer	—	44	93	„	„	
94	—	—	1	„	leer	—	60	94	Anvers Bs.	„	
95	—	—	1	—	Gewichtsstein	—	5	95	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
96	—	—	1	—	hölzerne Grundwaage		—	96	Breslau	Breslau-Freiburg.	
97	—	—	1	Kollo	eis. Haken	—	15	97	Braunschweig	Braunschweig.	
98	—	—	1	Sack	Kaffee	—	15	98	Maestricht	Grand Centr. Belge	
99	—	—	2	—	Ketten	—	—	99	Buckau	K. E.-D. Magdeburg	
100	—	—	1	Kiste	—	—	19	100	Hasselt	Grand Centr. Belge	
101	—	—	1	—	eis. Laternenhalter	—	16	101	Braunschweig	Braunschweig.	
102	—	—	2	Sack	Malz	—	165	102	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
103	—	—	1	—	Reisekorb	—	17,5	103	Leipzig Th.	K. E.-D. Erfurt	
104	—	—	{ 3 2	— —	Rosten Ofenthüren	— — }	11	104	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
105	—	—	1	Bund	Rundeisen	—	20	105	Hennef	Rechtsrh. Köln	
106	—	—	2	—	{ alte Schrotseile ca. 6,60 und 9 m lang }		—	106	Oberlahnstein	K.E.-D. Frankf. a/M.	
107	—	—	1	—	eis. Schuppenkarre	—	—	107	Aachen T.	Linksrh. Köln	
108	—	—	1	Korb	Schwellenschrauben		95	108	Breslau	Breslau-Freiburg.	
109	—	—	1	—	{ eis. Schwungrad mit Holzgriff }		6	109	Braunschweig	Braunschweig.	
110	—	—	2	Stäbe	Stahl	—	18,5	110	Köln G.	Linksrh. Köln	
111	—	—	1	Bund	eis. Stangen	—	7	111	Gnesen	K. E.-D. Breslau	
112	—	—	15	—	Stränge à 1,5 m lang		—	112	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	
113	—	—	3	—	{ neue Stühle mit Strohgeflecht nebst einem umgehängten Leintuche }		—	113	Hanau (Eilg.)	K.E.-D. Frankf. a/M.	
114	—	—	1	Fass	Theer	—	215	114	Karlsruhe	Badische Stsb.	
115	—	—	1	—	Verzierung	—	175	115	Niederhone	K.E.-D. Frankf. a/M.	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 80.

Zu dem vom 10. huj. ab gültigen **Schlesisch-Süddeutschen Artikeltarife** ist ein Nachtrag I, enthaltend Ausnahmefrachtsätze für Bier, Nessel und Cichorien nach Breslau N. M., B. F. und Breslau Oderthorbahnhof und für Lithographiesteine und Steinplatten von Pappenheim nach Stationen des diesseitigen Bezirks und der Breslau-Freiburger Eisenbahn erschienen und von den Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 19. Januar 1885. (158)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Für die **Beförderung von Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlen-Briquettes** in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Quantum von Nachterstedt nach den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen treten am 1. Februar d. J. ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Ueber die Höhe der Sätze geben die betheiligten Güterexpeditionen nähere Auskunft.

Magdeburg, den 17. Januar 1885. (159)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mitteldeutscher Eisenbahn-Verband. Die im Gütertarife für den Reichsbahn-Staatsbahn-Verband vom 1. Januar d. J. enthaltenen Frachtsätze für die Station Gera (Th.) kommen im Mitteldeutschen Verbande auch für die Station Gera der Weimar-Geraer Bahn zur Anwendung.

Für die Station Budenheim sind im Verkehre mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und Gera der Weimar-Geraer Bahn die gleichen Entfernungen und Frachtsätze eingeführt, welche für die Station Ingelheim der Hessischen Ludwigsbahn bestehen.

Näheres durch die Verbands-Güterexpeditionen. (160)

Erfurt, den 20. Januar 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag I zum Tarife für den **Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen Verbands-Verkehr** in Kraft.

Dieser Nachtrag, welcher im Wesentlichen veränderte — niedrigere — Entfernungen für den Verkehr der Stationen Hof, Mehltheuer, Pausa, Plauen i. V. (ober. Bhf.), Reuth, Schönberg, Triebes und Zeulenroda der Sächsischen Staatsbahnen, sowie Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Klotzsche der Sächsischen Staatsbahnen und Drübeck resp. Gr. Quenstedt des Eisenbahndirektions-Bezirks Magdeburg enthält, ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 20. Januar 1885. (161)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Ausschl. priv. Kais. Ferdinands-Nordbahn. Die in dem vom 1. Januar 1885 giltigen Ausnahmetarife für den Transport von Eisen und Eisenwaaren rücksichtlich des Verkehres von Saybusch-Zablocie nach Bielitz-Biala, M. Ostrau, Pruchna und Troppau eingeführten Frachtsätze finden nunmehr unter Beobachtung der im Tarife enthaltenen Bestimmungen auch hinsichtlich der in umgekehrter Richtung d. i. von Bielitz-Biala, M. Ostrau, Pruchna und Troppau nach Saybusch-Zablocie zur Aufgabe gelangenden Eisen- etc. Sendungen Anwendung.

Wien, den 18. Januar 1885. (162)

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die durch die Einführung des II. Nachtrages zu dem ab 10. Dezember 1882 giltigen Theil I der Triest- resp. Fiume-Deutschen Verbände, sowie des neuen Tarifes für den Triest- resp. Fiume-Sächsischen Eisenbahn-Verband mit 10. Januar 1885 eintretenden Erhöhungen kommen erst vom 1. März l. J. in Anwendung. Bis zum 1. März l. J. gelangen für die betreffenden Sendungen die bisherigen Verband-Tarife zur Verrechnung.

Wien, im Januar 1885. (163)
Die Generaldirektion.

Südwestrussisch - Oesterreichischer Verkehr. Es wird hiermit verlautbart, dass im Einverständnisse mit den betheiligten Bahnen für Rübensamentransporte nach Russland ab Prag (Station der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft und Station der Oesterr. Nordwestbahn) folgende ermässigte Frachtsätze vom 20. Januar 1885 an im Kartirungswege zur Anwendung gelangen:

a) für Transporte in Ladungen à 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung dafür
Prag-Podwoloczyska transit 330,3 kr. pro 100 kg
„ -Brody transit . 299,4 „ „ „ „

b) für Transporte in Ladungen à 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Zahlung dafür
Prag-Podwoloczyska transit 297,2 kr. pro 100 kg
„ -Brody transit . 269,3 „ „ „ „

Wien, den 19. Januar 1885. (164)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galizischen Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Kalktransporte wird von Eisenbrod nach Reichenberg transit 14 Tage nach erfolgter Publikation für die Dauer bis Ende Dezember 1885 im Reklamationswege

bei Auflieferung von 5 000 kg der Frachtsatz von 23,1 kr.,

bei Auflieferung von 10 000 kg der Frachtsatz von 15,3 kr.

pro 100 kg und Nachlass des Portozuschlages gewährt.

Wien, am 13. Januar 1885. (165)

Die Betriebsdirektion.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafen-Verband. Am 1. Februar l. J. tritt der Nachtrag VIII zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil III, Verkehr mit Ungarn, in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 b (Pflaumen, gedörrte etc.) von Stationen der K. Ungarischen Staatsbahnen.

Durch die neuen Frachtsätze werden die für die betreffenden Relationen im Seehafen-Ausnahmetarife vom 1. Januar 1884, bezw. in dessen Nachtrag III enthaltenen Sätze des gleichnamigen Ausnahmetarifs aufgehoben.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I., Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (166 RM)

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Am 1. Februar l. J. tritt der Tarif Theil III Heft 3 für den direkten Transport von Getreide etc. zwischen Stationen der Arad-Temeswarer Bahn, der Kaschau-Oderberger Bahn, der Szamosthaler, Ungar. Nordost- und Ungar. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Aussig-Teplitzer, Böhm. Commerzialbahnen, Böhm. Nordbahn, Böhm Westbahn, K.K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Prag, Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Oesterr. Nordwestbahn, den K. K. Oesterr. Staatsbahnen und Stationen der nördlichen Linie der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits in Kraft und werden die Frachtsätze für die gleichen Relationen des Oesterreichisch - Ungarischen Verbandtarifes Theil II Heft 2 aufgehoben.

Exemplare sind bei den Verbandsverwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I., Pestalozzigasse 8, erhältlich. (167 RM)

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 8. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. Januar 1885.

Die Kaysersberger Thalbahn.

L. Am Sonntag, den 18. d. M., fand die feierliche Eröffnung der schmalspurigen Strassenbahn Colmar-Kaysersberg (11 km Länge), der ersten Theilstrecke der unter dem Namen „Kaysersberger Thalbahn“ in der vergangenen Session des Landesausschusses von Elsass-Lothringen aus öffentlichen Mitteln subventionirten Lokalbahn Horburg-Colmar-Schnierlach (25 km Länge) statt. Die Konzession für den Bau und Betrieb dieser Bahn ward laut Lastenheft vom 16. April 1884 der Lokomotivfabrik Krauss & Co. zu München-Linz a/D. auf die Dauer von 99 Jahren ertheilt, und ist damit in die bereits vielfach gegliederte Kette der selbstständigen Sekundärbahn-Unternehmungen der auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens durch ihre bahnbrechenden Leistungen längst rühmlichst bekannten Firma Krauss & Co. ein neues Glied eingereiht worden, welches nicht weniger geeignet ist, die Aufmerksamkeit der Techniker auf sich zu lenken, wie die im Jahre 1878 eröffnete schmalspurige Feldabahn. Die neue Linie zeigt, mit welch verhältnissmässig geringen Mitteln es möglich ist, ein bisher vom grossen Schienennetze abseits liegendes Thal in dieses zum Nutzen und Frommen der ganzen Gegend einzubeziehen. Dass die hier interessirte Bevölkerung hiervon gleichfalls durchdrungen war, zeigte sich in der allgemeinen Freude und Sympathie, mit welcher am Eröffnungstage im Kaysersberger Thal das Dampfross begrüsst wurde. Da bei allen Festlichkeiten im Elsass die politische Seite eine Rolle spielt, so darf die Bauunternehmerin Krauss & Co., abgesehen von der ihr gezollten Anerkennung wegen der technischen Ausführung, auch stolz sein im Bewusstsein, die Deutsche Regierung in ihrem redlichen Bestreben, durch Verbesserungen in jeder Hinsicht, so namentlich auch bezüglich des Verkehrs, unsere Elsässischen Brüder wieder zu gewinnen, auf das Kräftigste unterstützt zu haben.

Für die Eröffnungsfeier hatten sich in Colmar hohe Gäste aus Strassburg eingefunden, unter denen wir Se. Exzellenz Herrn Staatsminister v. Hoffmann, Herrn Unterstaatssekretär Dr. Ledderhose, sowie den unermüdlichen Förderer der neuen Bahn, Herrn Regierungs- und Baurath Beemelmanns, besonders nennen wollen; ausserdem waren zahlreiche Vertreter der Verwaltungsbehörden, der Reichseisenbahn, Postdirektion etc. erschienen. Die Bau- und Betriebsunternehmung war durch Herrn Kommerzienrath Krauss, Chef der Lokomotivfabrik Krauss & Co., diesen genialen Pionier auf dem Gebiete des Lokalbahnwesens, sowie durch den bau- und betriebsleitenden Ingenieur Th. Lechner und das technische wie administrative Personal der Bauverwaltung vertreten. Der aus der Maschine, 6 Personen- und 1 Gepäckwagen bestehende, mit ca. 100 Gästen belastete und reich mit Guirlanden und Fahnen gezierte Festzug wurde allerorts und namentlich auf den reich dekorirten Zwischenstationen und auf der Endstation Kaysersberg mit Böllerschüssen, Musik und Hochs empfangen und von den spalierbildenden Feuerwehren und der Schuljugend begrüsst. Im alten, hübsch geschmückten Stadthaussaal zu Kaysersberg — dieser ehemaligen Deutschen Reichsstadt mit der von Kaiser Friedrich II. gegründeten und nunmehr verfallenen Kaysersburg — wurde das Festdiner abgehalten, gewürzt von ernsten und launigen Tischreden.

Das ganze Fest verlief glatt und ohne jeden Misston zur allgemeinen Freude; auch der Himmel zeigte sich dem neuen Werke günstig, denn es war ein herrlich klarer Wintertag und schimmernd weiss erglänzten die Schneefelder auf den das altehrwürdige Kaysersberg umgebenden Vogesenhöhen.

Bei dem allgemeinen Interesse, welches hierorts dieser neuen Bahn entgegen gebracht wird, wollen wir nachstehend Einiges über die technischen Verhältnisse der Kaysersberger Thalbahn mittheilen.

Die Bahn Colmar-Kaysersberg hat eine Spurweite von 1 m und benutzt zu ¾ ihrer Länge die in minimo ca. 8,0 m breite Staatsstrasse, wobei als Normalabstand der Gleisachse von der jenseitigen Strassenkante 6,50 m angenommen wurde, so dass neben der der Fahrbahn zunächst gelegenen Schiene eine Strassenbreite von rund 6 m verbleibt. Aus diesem Grunde ist eine Isolirung der Bahn sehr gut thunlich und seitens der Strassenverwaltung zugestanden worden, so dass der Schienenkopf über das Strassenniveau vorsteht. Wir ersehen darin nach unseren Erfahrungen einen wesentlichen Vortheil für den Betrieb und die Unterhaltung von Strassenbahnen, indem hierdurch nicht nur jegliche Betriebserschwernisse bei starkem Regen, Staub, Schnee und Eis fern gehalten, sondern auch die Unterhaltungskosten der Betriebsmittel vermindert werden.

Die Bahn hat ihren Ausgangspunkt auf dem Personenperron der Reichseisenbahn von Station Colmar, lehnt sich auf eine Länge von 1800 m an den Damm der Reichsbahnlinie Colmar-Münster an und verbleibt von dem Punkte ab, wo dieselbe verlassen wird, grösstentheils auf der Staatsstrasse. Von

Kilometer 4,6 bis 5,0, also auf 600 m Länge, durchzieht sie die Ortschaft Ingersheim mit theilweise sehr enger Passage (engste Stelle von Haus zu Haus 6,10 m). Weitere Stationen und Haltestellen sind Katzenthal, Ammerschweier, Sigolsheim, Kiensheim und Kaysersberg.

Der kleinste Kurvenradius ist 60 m und kommen 12 derartige Kurven vor, ausserdem sehr viele mit R. = 60—100 m; die grösste Steigung beträgt für die Linie Colmar-Kaysersberg 1 : 40, für Kaysersberg-Schnierlach 1 : 30, die letztere in sehr ausgedehntem Masse, so dass auf der 8 700 m langen Linie Kaysersberg (cote 245 m) -Schnierlach (cote 413 m) auf 2 700 m Länge die Steigung 1 : 30 vorhanden ist.

Diese Verhältnisse bedingten naturgemäss viel Zugkraft bei der nothwendigen Leistung pro Tag und machten die Anwendung von 150 pferdigen Maschinen, wofür die bei System Krauss übliche Form der Tramwaymaschinen gewählt wurde, für die schmale Spur erforderlich. Dieselben wiegen im Dienst 21 t, sind 3 achsig und haben daher einen Raddruck von 3,5 t. Diese Beanspruchung verlangt einen kräftigen Oberbau und wurde dieser Forderung durch die Verwendung einer 25 kg (pro laufenden Meter) schweren Hartwig-Schiene von 135 mm Höhe, 44 mm Kopfbreite und 105 mm Fussbreite Genüge geleistet. Dieselbe ist 9 m lang und ruht, soweit die Strasse benutzt wird, direkt auf einer Steinpackung; sie hat lediglich am Stoss eine 20 kg schwere eiserne Querschwelle und ausserdem 3 Verbindungsstangen pro Schienenlänge. Auf den Strecken mit eigenem Planum sind, da erfahrungsgemäss auf nichtkonsolidirtem Untergrunde das reine Hartwig-System nicht anwendbar ist, in Abständen von 1,30 m hölzerne Schwellen untergezogen, welche nicht mehr ersetzt werden.

Indem wir uns vorbehalten, auf die speciellen Verhältnisse des Oberbaues, wie auch der eigenthümlich disponirten Hochbauten und der Konstruktion der Linie Horburg-Colmar, auf welcher zur Aufnahme der Schmal- und Normalspurwagen 3 Schienenstränge vom Kanalbassin bis zur Station Colmar zur Verlegung kommen, später ausführlicher einzugehen, können wir nicht umhin, hier noch der höchst eigenthümlichen Konstruktionsweise der Betriebsmittel der Kaysersberger Thalbahn Erwähnung zu thun. Die Maschinen sowohl wie die sämmtlichen Wagen haben eine Breite von 2,50 m — innerhalb der meist ausragenden Theile von 2,60 m — und dürfte dies der erste Fall sein, dass für die Meterspur die gleiche Wagenbreite wie für die Normalbahnen in Anwendung kommt. Der Radstand beträgt durchgehends für die Wagen 2,70 m (die Maschine hat einen solchen von 1,80 m) und ruhen dieselben sämmtlich auf nur 3 Punkten, um die Sicherheit des Ganges zu erhöhen. Der Vortheil hinsichtlich der vermehrten Leistungsfähigkeit der Bahn mittelst derartig konstruirter Betriebsmittel ist in die Augen springend. Die Tragfähigkeit der Güterwagen beträgt 7 500 kg und die Personenwagen haben einen Fassungsraum von 32 Sitzplätzen und 10 Stehplätzen auf den beiderseitigen, vollkommen abgeschlossenen Plattformen; sie sind nach dem Interkommunikationssystem gebaut und haben zu beiden Seiten des Mittelganges je 2 Sitzplätze. Ausserdem sind sie von der Maschine aus mit Dampf zu heizen, und hat gerade diese Einrichtung am Eröffnungstage, sowie die ganze Ausstattung der Wagen, welche der Bequemlichkeit und Eleganz der Normalspur in Nichts nachsteht, allgemein befriedigt und die Sympathien der Festgäste für das junge Unternehmen rasch gewonnen!

Entwurf eines Gesetzes,

betreffend den weiteren Erwerb von Privatbahnen für den Staat.*)

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1. der die Eisenbahnbeziehungen zwischen Preussen und Braunschweig betreffenden Verträge vom 27. resp. 30. Juni 1884 und vom 31. Dezember 1884 resp. 3. Januar 1885,
2. des Vertrages vom 6., 7. bezw. 14. November 1884, betreffend den Uebergang des Schleswigschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat,
3. des Vertrages vom 15., 17. bezw. 20. November 1884, betreffend den Uebergang des Münster-Enscheder Eisenbahnunternehmens auf den Staat,

zur Verwaltung und zum Betriebe

1. der Braunschweigischen Eisenbahn

sowie zur käuflichen Uebernahme

2. der Schleswigschen Eisenbahn und
3. der Münster-Enscheder Eisenbahn

nach Massgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Massgabe der im § 1 unter 2 und 3 gedachten Verträge den Umtausch von

a) 4 953 600 ℳ Stammaktien der Schleswigschen Eisenbahn-Aktiengesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. konsolidirten Anleihe zum Betrage von . . . . 6 192 ℳ
b) 2 249 700 ℳ Stammaktien der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 140 606,25 „
c) 4 050 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 506 250 „

herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen der 4 prozentigen konsolidirten Anleihe zu dem darstellbaren Gesammtbetrage von . . . . 6 838 800 ℳ auszugeben.

§ 3. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Aktien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach den abgeschlossenen Verträgen für den Umtausch massgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um ein Prozent verminderten Kurse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der vierprozentigen konsolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§ 4. Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der im Dispositionsfonds der Schleswigschen Eisenbahn befindlichen Stammaktien dieser Gesellschaft nach Massgabe des Bedürfnisses für die statutarischen Verwendungszwecke Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 1 121 400 ℳ auszugeben.

§ 5. Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, demnächst die Auflösung der im § 1 genannten Gesellschaften herbeizuführen und bei der Auflösung derselben nach Massgabe der daselbst bezeichneten Verträge den Kaufpreis für den Erwerb der Bahnen unter Verwendung der im § 2 bewilligten Mittel zu zahlen bezw. auf die Staatskasse zu übernehmen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnunternehmungen, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 6. Ueber die Ausführung der im § 5 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 7. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 4 und 5), bestimmt, soweit nicht durch die im § 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetzsamml. S. 1197) zur Anwendung.

§ 8. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 unter a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission, (Gesetzsamml. S. 57) ermächtigt, die Verwaltung der Anleihekapitalien und der Annuität der im § 1 bezeichneten Eisenbahngesellschaften, soweit diese Anleihekapitalien und die Annuität vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind bezw. übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatschulden zu übertragen.

Die behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gezetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 9. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen (bezw. Eisenbahntheile) durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 10. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 bezeichneten Eisenbahnen auch nach dem Uebergange derselben in die Verwaltung für Rechnung des Staates

*) Wir lassen Eingang und Schluss des Gesetzentwurfs und der als Anlage zu demselben mitgetheilten Verträge fort.

oder in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte, Anwendung.

Sofern nach dem Uebergange in das Eigenthum oder in die Verwaltung für Rechnung des Staates eine der in diesem Gesetze bezeichneten Eisenbahnen oder Theilstrecken derselben mit einer anderen dieser Bahnen oder Theilstrecken derselben oder mit anderen dem Staate gehörigen oder für Rechnung des Staates betriebenen Bahnstrecken zu einem Eisenbahndirektionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden, und in Folge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahndirektionsbezirkes sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Station nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde legen.

§ 11. Auf diejenigen in den Dienst der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung übertretenden Beamten der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, welche Mitglieder der Herzoglich Braunschweigischen Beamtenwittwen- und Waisenversorgungsanstalt, bezw. der Pensionsanstalt der Braunschweigischen Eisenbahnbeamten sind, sowie auf diejenigen Beamten, welche mit Rücksicht auf eine zu Gunsten ihrer Ehefrauen genommene anderweite Versicherung von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Theilnahme an diesen Anstalten entbunden sind, finden die Bestimmungen im ersten Absatz des § 23 des Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 (Gesetzsammlung S. 298) sinngemässe Anwendung.

Den Beamten der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, welche früher im Herzoglich Braunschweigischen Staatsdienst gestanden haben und in den Königlich Preussischen Staatseisenbahndienst übernommen werden, soll die im Braunschweigischen Staatsdienst und im Dienst der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zurückgelegte pensionsfähige Dienstzeit für den Fall der Pensionirung in Anrechnung gebracht werden. Die zu bewilligenden Pensionen dürfen hinter demjenigen Betrage nicht zurückbleiben, welcher als Pension hätte gewährt werden müssen, wenn diese Beamten zur Zeit des Uebertritts in den Preussischen Staatseisenbahndienst nach den bis dahin für sie geltenden Bestimmungen pensionirt worden wären.

Vertrag, betreffend den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat.

Vom 31. Dezember 1884 resp. 3. Januar 1885.

§ 1. Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft überträgt die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens ohne irgend welche Beschränkung auf ewige Zeiten an den Preussischen Staat. Zu diesem Zwecke übergiebt die Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die Verwaltung und den Besitz des gesammten beweglichen und unbeweglichen Vermögens der Gesellschaft, sowie die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen oder von der Direktion der Gesellschaft verwalteten, für die Zwecke des Unternehmens bestimmten Fonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung an die vom Preussischen Staate zur Verwaltung desselben einzusetzende Königliche Behörde.

§ 2. Die Uebergabe wird am 1. des zweiten, auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1884 ab die Verwaltung und der Betrieb der Braunschweigischen Eisenbahnen für Rechnung des Preussischen Staates erfolgen.

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse des Preussischen Staates in bisheriger Weise durch ihre Direktion führen lässt, wird sich von der Unterzeichnung dieses Vertrages ab in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Königlich Preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Vom 1. Januar 1884 ab gehen auf den Preussischen Staat die gesammten Nutzungen und Lasten des Vermögens der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ohne jede weitere Beschränkung, als in diesem Vertrage selbst und in dem zwischen Preussen und Braunschweig unter dem 27./30. Juni 1884 abgeschlossenen Staatsvertrage, betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen näher bestimmt ist, über. Insbesondere fliesst der gesammte, nach Abzug der Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, der dem Braunschweigischen Staate zu zahlenden Annuität, sowie der zur planmässigen Verzinsung und Tilgung der Anleihen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft erforderlichen Beträge verbleibende Reinertrag dem Preussischen Staate ausschliesslich zu.

Mit dem Uebergange der Verwaltung übernimmt der Preussische Staat die ordnungsmässige Unterhaltung und Erneuerung der Bahn, der Bahnanlagen und der Betriebsmittel, sowie auch die Deckung aller für die Verwaltung und den Betrieb des Unternehmens erforderlichen ausserordentlichen Ausgaben. Dagegen sollen dem Staate die Bestände aller zum Vermögen der Gesellschaft gehörigen Fonds, namentlich des Reservefonds und des Erneuerungsfonds mit der im § 8 vorgesehenen Beschränkung zur freien Verfügung anheimfallen und die auf die Verwendung und Verwaltung derselben bezüglichen statutarischen Bestimmungen ausser Anwendung treten.

§ 3. Soweit nicht gesetzliche Vorschriften entgegenstehen, oder durch diesen Vertrag etwas anderes festgesetzt ist, gehen auf die zu errichtende Königliche Behörde (§ 1) alle in dem Gesellschaftsstatute der Direktion, sowie auch den Generalversammlungen und dem Aufsichtsrathe beigelegten Befugnisse über. Dieselbe vertritt die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft bezüglich aller derselben zustehenden Berechtigungen und obliegenden Verpflichtungen und übt namentlich alle Befugnisse aus, welche gesetzlich dem Vorstande einer Aktiengesellschaft zustehen.

Es verbleibt indess in Bezug auf die Verwaltung des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens bis zu dem Zeitpunkte des Uebergangs desselben auf die Königliche Behörde bei den Bestimmungen des § 42 No. 6 des Gesellschaftsstatuts mit der Massgabe, dass der Aufsichtsrath die von der Direktion über die Verwaltung bis zu diesem Zeitpunkte gelegten oder zu legenden Rechnungen endgültig zu prüfen und zu dechargiren hat.

Für die Folge hat die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft ihren Sitz und Gerichtsstand im Domizile der gedachten Königlichen Behörde. Gegenüber den bisherigen Prioritäts- und sonstigen Gläubigern der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft behält diese indess ihren Gerichtsstand in der Stadt Braunschweig, und soll die erwähnte Königliche Behörde in dieser Beziehung wie auch wegen aller aus Anlass der Anlage oder des Betriebes der im Herzoglich Braunschweigischen Gebiete gelegenen Strecken der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft hervorgehenden Entschädigungsansprüche der Gerichtsbarkeit in der Stadt Braunschweig unterworfen sein.

Der zur Zeit bestehende Aufsichtsrath fungirt bis zu den spätestens vier Wochen nach Perfektwerden des gegenwärtigen Vertrages vorzunehmenden Neuwahlen.

Von diesem Zeitpunkte ab besteht derselbe nur noch aus sechs Mitgliedern, von denen zwei in der Stadt Braunschweig ihren Wohnsitz haben müssen.

Der Aufsichtsrath ist beschlussfähig, wenn sämmtliche Mitglieder eingeladen und wenigstens drei bei den zu fassenden Beschlüssen stimmberechtigte Mitglieder anwesend sind. Die §§ 31, 36, 38, 39, 41, 45 Absatz 2, 46 und 47 Absatz 2 und 3 sowie alle übrigen diesem Vertrag entgegenstehende Bestimmungen des Statuts werden aufgehoben.

Der Aufsichtsrath hat zugleich das Interesse der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Preussischen Staate, soweit es sich um die Erfüllung des Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten.

Die ordentliche jährliche Generalversammlung der Aktionäre der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft findet in der Regel im zweiten Quartale des Rechnungsjahres statt. Bei allen Abstimmungen giebt jede Aktie Eine Stimme.

§ 4. Der Preussische Staat gewährt den Inhabern der Aktien der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vom 1. Januar 1884 ab bis zum Eintritt der Liquidation (§ 7) eine feste jährliche Rente von 1½ pCt. des Nominalbetrages, also von 9 *M.* pro Aktie à 600 *M.*

§ 5. Den bisherigen Prioritätsgläubigern der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft bleiben ihre Rechte bezüglich des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens ungeschmälert vorbehalten. Der Preussische Staat wird die Braunschweigische Eisenbahn nebst allem Betriebsmaterial und sonstigem Zubehör zunächst als einen getrennten Vermögenskomplex verwalten.

Der Preussische Staat ist jedoch berechtigt, das gesammte Braunschweigische Eisenbahnunternehmen oder einzelne Theile desselben mit anderen Preussischen Staats- oder vom Preussischen Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinsamen Verwaltung zu vereinigen.

Zur Vermeidung einer getrennten Betriebsrechnung wird festgesetzt, dass für diesen Fall die Braunschweigische Eisenbahn an sämmtlichen Betriebsausgaben der vereinigten Bahnen in folgender Weise partizipirt:

1. an den Kosten für die allgemeine Verwaltung nach Verhältniss der Bahnlänge;
2. an den Kosten der Bahnverwaltung nach Massgabe der wirklichen Ausgaben;
3. an den Kosten für die Transportverwaltung nach Verhältniss der durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachskilometer.

Im Falle der Abtrennung einzelner Theile des Unternehmens und der Vereinigung derselben mit anderen Preussischen Staats- oder vom Staate verwalteten Privateisenbahnen zu einer gemeinsamen Verwaltung wird der Königlich Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten diejenige Königliche Behörde bestimmen, welche die Funktionen des Vorstandes der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wahrzunehmen hat.

Der Königlich Preussische Minister der öffentlichen Arbeiten ist berechtigt, den Beginn des Rechnungsjahres für das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen auf einen anderen Zeitpunkt als den Anfang des Kalenderjahres zu verlegen. Sofern diese Verlegung erfolgt, wird der bis zum Beginn des ersten abgeänderten Rechnungsjahres bereits abgelaufene Theil des Kalenderjahres dem vorhergehenden Rechnungsjahre zugerechnet.

§ 6. Der Preussische Staat ist berechtigt, den noch unverwendeten Erlös aus der Begebung der Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft nach Massgabe des Bedürfnisses zu verwenden.

§ 7. Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft räumt dem Preussischen Staate das Recht zu, zu jeder Zeit das Eigenthum der Braunschweigischen Eisenbahn mit ihrem gesammten unbeweglichen und beweglichen Zubehör, insbesondere mit ihrem Betriebsmaterial, überhaupt mit allen an dem Unternehmen der Braunschweigischen Eisenbahn haftenden Rechten und Verpflichtungen zu erwerben und die Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf Grund der nachstehenden Bestimmungen ohne Weiteres herbeizuführen.

Falls der Preussische Staat sich hierzu entschliesst, hat er:

1. die Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner zu übernehmen;
2. den Liquidatoren den Kaufpreis von 13 500 000 *M.* unter Anrechnung des auf die im Eigenthum des Preussischen Staates befindlichen Aktien entfallenden Betrages behufs statutenmässiger Vertheilung an die Aktionäre zur Verfügung zu stellen. Es bleibt jedoch dem Preussischen Staate auch das Recht vorbehalten, statt der Einzahlung desjenigen Betrages, welcher auf die im Besitze der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft befindlichen Aktien entfällt, den gleichen Betrag als eine Schuld des Preussischen Staates auf die Preussische Staatskasse zu übernehmen.

Die Liquidation erfolgt für Rechnung des Preussischen Staates durch die vom Königlich Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnende Königliche Behörde.

Behufs der im Falle des Eigenthumserwerbes Seitens des Preussischen Staates erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Preussischen Staat soll derjenige Beamte der Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärungen ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle die Herzoglich Braunschweigische Regierung benennen wird.

Die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft ist nicht berechtigt, in anderer Weise ihre Auflösung zu beschliessen, den Gegenstand ihres Unternehmens zu ändern oder auszudehnen, oder Bestandtheile ihres Eigenthums zu veräussern oder zu verpfänden, Aktien zu emittiren und Anleihen aufzunehmen.

§ 8. In den durch die Dienstverträge des Beamten- und Dienstpersonals begründeten Verhältnissen tritt mit der Uebernahme des Betriebes des Unternehmens seitens des Preussischen Staates keine Veränderung ein. Letzterer hat die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge zu erfüllen.

Die Pensionsanstalt der Braunschweigischen Eisenbahnbeamten sowie die Pensionskasse der Braunschweigischen Eisenbahnarbeiter bleiben nach den betreffenden Statuten bestehen, wenn nicht mit Zustimmung der beiderseitigen Berechtigten eine Vereinigung der genannten Kassen mit den entsprechenden Kassen der mit der Braunschweigischen zu einer Verwaltung vereinigten Preussischen Staatsbahnen oder vom Preussischen Staate verwalteten Privatbahnen zu Stande kommt. Der Preussische Staat tritt nach Uebernahme des Eigenthums des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens in alle rücksichtlich der erwähnten Kassen von der Braunschweigischen Bahn übernommene Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmässigen Rechte der Gesellschaft und der Direktion werden künftig durch die mit der Verwaltung der Braunschweigischen Eisenbahn bezw. mit der Funktion des Vorstandes der Gesellschaft (§ 3) betraute Königliche Behörde ausgeübt.

Die vier ältesten Mitglieder der Direktion erhalten im Falle der Aufgabe der ihnen vertragsmässig zustehenden Kompetenzen bei dem Uebergange der Verwaltung des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat eine dem Reserve- resp. Erneuerungsfonds zu entnehmende Gesammtabfindung von höchstens 450 000 *M.*, welche denselben, sobald sie sich über die Vertheilung derselben geeinigt haben, gegen die von jedem Einzelnen über den ihm zustehenden Antheil auszustellende Quittung ausgezahlt wird. Der vorbezeichnete Betrag ermässigt sich, insofern ein Abkommen wegen des Uebertritts der einzelnen Mitglieder in den Preussischen Staatseisenbahndienst geschlossen werden sollte, um die darin zu vereinbarenden Beträge.

§ 9. Seitens der Königlich Preussischen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden.

§ 10. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Braunschweigische Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 11. Der Preussische Staat ist berechtigt, alle für ihn aus diesem Vertrage hervorgehenden Rechte und Verpflichtungen auf das Reich zu übertragen.

§ 12. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Staatsvertrag zwischen Preussen und Braunschweig, betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen.
Vom 27. resp. 30. Juni 1884.

Art. I. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung erkennt an, dass die der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft nach § 16 des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zustehende Aktienbetheiligung an dem Braunschweigischen Eisenbahnunternehmen mit allen mit dieser Aktienbetheiligung statutmässig verbundenen Rechten dem Preussischen Staate zusteht, und erklärt sich damit einverstanden, dass die Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft herbeigeführt wird und die Verwaltung und der Betrieb des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat übergehen.

Die Königlich Preussische Regierung übernimmt für den Fall der Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die sämmtlichen Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldnerin und verpflichtet sich insbesondere, die in Gemässheit des zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie zu Darmstadt wegen des Verkaufs der Braunschweigischen Staatsbahnen unter dem 8. März 1870 abgeschlossenen Vertrages und des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft seitens der letzteren an die Herzoglich Braunschweigische Regierung vom 1. Januar 1869 ab auf die Dauer von 64 Jahren zu entrichtende Annuität von jährlich 875 000 Thlrn. (2 625 000 *M.*) in den festgesetzten Raten an die von der Herzoglichen Regierung zur Erhebung bestimmte Kasse pünktlich zu zahlen.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung nimmt für den Fall der Auflösung der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft den Preussischen Staat als neuen Annuitätsschuldner an und verzichtet darauf, wegen Befriedigung ihrer Ansprüche aus der Annuitätsschuld der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die Liquidationsmasse derselben in Anspruch zu nehmen.

Art. II. Für die Verhandlungen, welche zum Erwerb und zur Uebertragung des im Herzoglich Braunschweigischen Staatsgebiete befindlichen Eigenthums, insbesondere das Grundeigenthums der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft auf den Preussischen Staat erforderlich sind, namentlich auch für die Auflassung in den Grundbüchern sind nur die Auslagen der Gerichte zu erstatten und tritt im Uebrigen Freiheit von Stempel- und Gerichtsgebühren, sowie Veränderungssteuern ein.

Art. III. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung nimmt ein Recht auf den Erwerb der Braunschweigischen Eisenbahn oder irgend eines Theiles derselben nicht in Anspruch und verzichtet insbesondere auf das ihr statutmässig zustehende Rückkaufsrecht.

Art. IV. Die der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft statutmässig zustehenden, sowie die derselben in dem Vertrage zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie eingeräumten Rechte gehen ebenso wie die der Gesellschaft obliegenden Verpflichtungen, soweit letztere privatrechtlicher Natur sind, im Falle der Auflösung der Gesellschaft auf die Königlich Preussische Regierung über.

Art. V. Die Königlich Preussische Regierung wird im Falle des Uebergangs der Braunschweigischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat die im Artikel XII des Staatsvertrages vom 23. August 1870, betreffend den Verkauf der Braunschweigischen Eisenbahnen, erwähnte Eisenbahn von Braunschweig nach Hildesheim herstellen und in Betrieb nehmen.

Der Bau dieser Bahn soll baldmöglichst in Angriff genommen und mit thunlichster Beschleunigung zu Ende geführt werden.

Art. VI. Die Königlich Preussische Regierung wird das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft für den Fall des Uebergangs des Unternehmens auf den Preussischen Staat übernehmen und die mit jenem Personal zur Zeit des Uebergangs bestehenden Verträge erfüllen. Soweit zur Erfüllung dieser Verträge eine Mitwirkung der Herzoglich Braunschweigischen Regierung erforderlich ist, wird dieselbe diese Mitwirkung auch für die Folge eintreten lassen.

Art. VII. Die das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen betreffenden Staatsverträge, der zwischen der Herzoglich Braunschweigischen Regierung und der Bank für Handel und Industrie unterm 8. März 1870 abgeschlossene Vertrag, sowie die

Bestimmungen der der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ertheilten landesherrlichen Konzessionen treten, soweit diese Verträge und Bestimmungen mit dem Inhalt des gegenwärtigen Vertrages nicht vereinbar sind, mit dem Uebergange des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat ausser Kraft.

Art. VIII. Für den Fall der Abtretung des Preussischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preussischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Art. IX. Dieser Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Ratifikation vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden wird in Berlin erfolgen.

Staatsvertrag zwischen Preussen und Braunschweig wegen Herstellung einer Eisenbahn von Braunschweig nach Gifhorn.

Vom 27. resp. 30. Juni 1884.

Art. I. Die Königlich Preussische Regierung erklärt sich bereit, eine Eisenbahn von Braunschweig nach Gifhorn für eigene Rechnung auszuführen, vorausgesetzt, dass sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten wird.

Die Herzoglich Braunschweigische Regierung gestattet der Königlich Preussischen Regierung den Bau und Betrieb dieser Bahn innerhalb ihres Staatsgebietes.

Art. II. Der Erwerb der zur Anlage der Bahn erforderlichen Grundstücke soll, sofern eine gütliche Vereinbarung unter den Betheiligten nicht zu erreichen ist, in jedem der beiden Staatsgebiete nach den Bestimmungen des dort geltenden Expropriationsgesetzes erfolgen.

Art. III. Die im Art. I. bezeichnete Eisenbahn soll bei Braunschweig mit den Braunschweigischen Eisenbahnen und bei Gifhorn mit der Berlin-Lehrter Eisenbahn in unmittelbare Schienenverbindung gebracht werden.

Im Uebrigen soll sowohl die Feststellung der gesammten Bauprojekte für die den Gegenstand dieses Vertrages bildende Eisenbahn, als auch die Prüfung der anzuwendenden Fahrzeuge, einschliesslich der Dampfwagen, lediglich der Königlich Preussischen Regierung zustehen, welche indess sowohl bezüglich der Trace der Bahn, wie bezüglich der Anlegung von Stationen und Haltestellen in dem Braunschweigischen Staatsgebiete etwaige besondere Wünsche der Herzoglichen Regierung thunlichst berücksichtigen wird. Jedoch bleibt die landespolizeiliche Prüfung und Genehmigung der Bauprojekte, soweit diese die Herstellung von Wegeübergängen, Brücken, Durchlässen, Flusskorrektionen, Vorfluthanlagen und Parallelwegen betreffen, nebst der baupolizeilichen Prüfung der Bahnhofsanlagen jeder Regierung innerhalb ihres Gebietes vorbehalten.

Sollte demnächst nach Fertigstellung der Bahn in Folge eintretenden Bedürfnisses die Anlage neuer Wasserdurchlässe, Staats- oder Vizinalstrassen, welche die projektirte Bahn kreuzen, von der Herzoglich Braunschweigischen Regierung angeordnet oder genehmigt werden, so wird zwar Preussischerseits gegen die Ausführung derartiger Anlagen keine Einsprache erhoben werden, die Herzoglich Braunschweigische Regierung verspflichtet sich aber, dafür einzutreten, dass durch die neue Anlage weder der Betrieb der Eisenbahnen gestört wird, noch auch daraus der Eisenbahnverwaltung ein Kostenaufwand erwächst.

Art. IV. Die Spurweite der Bahn soll 1,435 m im Lichten der Schienen betragen. Die Bahn wird vorläufig nur eingleisig ausgeführt werden. Ueber den Zeitpunkt der Anlage des zweiten Gleises entscheidet ausschliesslich die Königlich Preussische Regierung.

Art. V. Die Beamten sind ohne Unterschied des Orts der Anstellung rücksichtlich der Disziplin lediglich ihren Dienstvorgesetzten bezw. den Aufsichtsorganen der Königlich Preussischen Regierung, im Uebrigen aber den Gesetzen und Behörden des Staates, in welchem sie ihren Wohnsitz haben, unterworfen.

Art. VI. Bezüglich der Landeshoheit über die im Herzoglich Braunschweigischen Gebiet belegene Strecke, sowie bezüglich der Ausübung des Aufsichtsrechts finden die Bestimmungen in den Art. IV, V und VI des unterm heutigen Tage abgeschlossenen Staatsvertrages zwischen Preussen und Braunschweig, betreffend die anderweite Regelung der die beiderseitigen Gebiete berührenden Eisenbahnen, analoge Anwendung.

Art. VII. Die Herzoglich Braunschweigische Regierung verspflichtet sich, von der den Gegenstand dieses Vertrages bildenden Eisenbahn keinerlei Abgaben zu erheben, auch eine Besteuerung derselben zu Gunsten der Gemeinden und sonstigen korporativen Verbände nicht zuzulassen.

Art. VIII. Ein Recht auf den Erwerb der in das Herzoglich Braunschweigische Staatsgebiet fallenden Bahnstrecke wird die Herzoglich Braunschweigische Regierung, so lange die Bahn im Eigenthum oder Betriebe des Preussischen Staates sich befindet, nicht in Anspruch nehmen.

Art. IX. Für den Fall der Abtretung des Preussischen Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich soll es der Königlich Preussischen Regierung freistehen, auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Art. X. Gegenwärtiger Vertrag soll beiderseits zur landesherrlichen Genehmigung vorgelegt werden. Die Auswechselung der Ratifikationsurkunden soll in Berlin erfolgen.

Vertrag, betreffend den Uebergang des Schleswigschen Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

Vom 6./7. resp. 14. November 1884.

§ 1. Die Schleswigsche Eisenbahngesellschaft tritt an den Preussischen Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher ausser den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken, sämmtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Schleswigschen Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf den Preussischen Staat über.

§ 2. Der für die Abtretung dieser Rechte (§ 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 15 000 000 ℳ. Ausserdem übernimmt der Staat die Prioritätsanleihe sowie alle sonstigen Schulden der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§ 3. Mit dem ersten des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats, indess nicht vor dem 1. April 1885, erfolgt die Auflösung der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates von der seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörde bewirkt.

§ 4. Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft an Stelle ihres Antheils am Liquidationserlöse gegen Einlieferung ihrer Aktien und Dividendenscheine für das Jahr 1885 und die folgenden Jahre nebst Talons eine Abfindung anzubieten und zwar für je eine Stammaktie à 600 ℳ Staatsschuldverschreibungen der 4 prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von siebenhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1885.

Auf den Dividendenschein für das Jahr 1884 wird die Rente von 5 pCt. in bisheriger Weise gezahlt, auf die Dividendenscheine für das Jahr 1885 und die folgenden Jahre wird, da die Gesellschaft inzwischen in die Liquidation eingetreten ist, eine Rente nicht mehr gewährt.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus. Die Stimmberechtigung der Aktionäre regelt sich von der Perfektion dieses Vertrages ab in der Weise, dass jede Aktie eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften des § 20 des Gesellschaftsstatutes ausser Kraft treten.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§ 5. Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§ 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten und die im Besitz der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft befindlichen Aktien entfallenden Betrages (§ 4) behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen. Es bleibt jedoch dem Staate das Recht vorbehalten, statt der Einzahlung desjenigen Betrages, welcher auf die im Besitze der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft befindlichen Aktien entfällt, sofern von dem Umtausche derselben gegen Staatsschuldverschreibungen abgesehen wird, den gleichen Betrag als eine Schuld des Staates auf die Staatskasse zu übernehmen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von 3 Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

§ 6. Das Eigenthum der Schleswigschen Eisenbahn geht mit der Perfektion dieses Vertrages auf den Preussischen Staat über.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach der Perfektion dieses Vertrages das noch Erforderliche zur Uebertragung des Gesellschaftseigenthums an den Staat zu veranlassen. Behufs der erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte der Schleswigschen Verwaltung zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen

in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahnkommissariat zu Berlin eventuell die an dessen Stelle getretene Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

§ 7. Die Direktion der Schleswigschen Eisenbahnaktiengesellschaft hat das Interesse der letzteren gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten.

Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft wird die Direktion alljährlich in bisheriger statutenmässiger Weise gewählt. Einer Deponirung von Aktien der Gesellschaft seitens der Direktion bedarf es fernerhin nicht mehr.

Zur Gültigkeit der Beschlüsse der Direktion ist die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder erforderlich.

§ 8. Seitens der Königlichen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretung sobald als thunlich herbeigeführt werden. Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung nicht bis zum 1. April 1885 erlangt worden ist.

§ 9. Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Schleswigsche Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, so dass also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatute anzusehen ist.

§ 10. Der Stempel dieses Vertrages bleibt ausser Ansatz.

Vertrag, betreffend den Uebergang des Münster-Enscheder Eisenbahnunternehmens auf den Staat.

Vom 15., 17. und 20. November 1884.

§ 1. Die Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft tritt an den Preussischen Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher ausser den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken, sämmtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Münster-Enscheder Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf den Preussischen Staat über.

§ 2. Der für die Abtretung dieser Rechte (§ 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 252 000 ℳ.

§ 3. Mit dem 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats erfolgt die Auflösung der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung des Staates von der seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörde bewirkt.

§ 4. Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an den Inhabern von Aktien der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft an Stelle ihres Antheils am Liquidationserlöse gegen Einlieferung ihrer Aktien und Dividendenscheine für das Jahr 1884/85 und die folgenden Jahre nebst Talons eine Abfindung anzubieten und zwar:

für je acht Stammaktien à 300 ℳ. bezw. für je zwei Prioritätsstammaktien à 600 ℳ. Staatsschuldverschreibungen der 4prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von einhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. April 1885.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern.

Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monate zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§ 5. Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§ 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrages (§ 4) behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von 3 Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Massgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, dass die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlussurtheils erfolgen darf.

Die nicht begebenen 2 500 Stück Stammaktien werden vernichtet.

§ 6. Das Eigenthum der Münster-Enscheder Eisenbahn geht mit der Perfektion dieses Vertrages auf den Preussischen Staat über.

Es soll jedoch bereits vom 1. April 1884 ab die Verwaltung und der Betrieb des Münster-Enscheder Eisenbahnunternehmens, welche von der Königlichen Staatsregierung (zur Zeit durch die Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrh.] zu Köln) in Gemässheit des Vertrages vom 3. März 1872 bezw. 1. Juni 1875 (Gesetzsamml. für 1872 S. 634 bezw. für 1875 S. 522) für Rechnung der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft geführt worden, in Gemässheit der Bestimmungen dieses Vertrages für Rechnung des Staates erfolgen.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach der Perfektion dieses Vertrages das noch Erforderliche zur Uebertragung des Gesellschaftseigenthums an den Staat zu veranlassen.

Behufs der erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf den Staat soll derjenige Beamte des Königlichen Eisenbahnbetriebsamtes (Münster-Emden) zu Münster oder der an Stelle desselben tretenden Behörde zur Abgabe der Auflassungserklärung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle das Königliche Eisenbahnkommissariat zu Berlin event. die an dessen Stelle tretende Eisenbahnaufsichtsbehörde benennen wird.

§ 7. In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkte des Ueberganges desselben auf den Staat verbleibt es bei der Bestimmung des § 4 Absatz 2 des Vertrages vom 3. März 1872.

Der Aufsichtsrath hat das Interesse der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft gegenüber dem Staate, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und aussergerichtlich zu vertreten.

Die weiteren Absätze dieses Paragraphen, sowie §§ 8 und 9 lauten wörtlich wie die des vorausgehenden Vertrags.

Aus dem Deutschen Reich.

Der Etat der Eisenbahn-Verwaltung für das Jahr 1885/86, welcher, einen starken Band von 527 Folioseiten umfassend, als II. Band des Staatshaushalt-Etats dem Abgeordnetenhaus von der Staatsregierung vorgelegt worden ist, bildet eine wahre Fundgrube für denjenigen, welcher sich über die Verhältnisse der Preussischen Staatsbahnen unterrichten will. Nachdem die zu erwartenden Einnahmen und Ausgaben übersichtlich tabellenmässig zusammengestellt, werden in den allgemeinen Erläuterungen zum Etat ausführliche Mittheilungen über die mit Beginn des neuen Etatsjahres (1. April 1885) eintretende Neuorganisation der Preussischen Staatsbahnen gegeben und dann in den speciellen Erläuterungen der Betriebseinnahmen und Ausgaben für jeden Direktionsbezirk bis ins Minutiöseste den Abgeordneten Auskunft gegeben. Da dieses umfangreiche, werthvolle Aktenstück ausser den Abgeordneten nur Wenigen zugänglich ist, halten wir uns umsomehr für verpflichtet, soweit es der Raum erlaubt, aus demselben (namentlich über die erwähnte Neuorganisation) in dieser und den folgenden Nummern Mittheilungen zu bringen.

Die Neuorganisation der Preussischen Staatsbahnen pro 1. April 1885.

Die planmässige Zusammenlegung der im vorigen Jahre neu erworbenen Linien musste ebenso wie die vollständige Einführung der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung bis zum 1. April 1885, als Beginn des neuen Etatsjahres, verschoben werden.

Nachdem die erforderlichen Vorbereitungen inzwischen soweit gefördert sind, dass die im Interesse des Verkehrs und der Oekonomie der Verwaltung gleich wünschenswerthe Umgestaltung der betreffenden Verwaltungsbezirke für den 1. April 1885 in Aussicht genommen werden kann, werden die beiden bei Uebernahme der Verwaltung des Breslau-Schweidnitz-Freiburger und des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens eingesetzten besonderen Direktionen in Breslau bezw. Berlin wieder aufgelöst und die zu dem ersteren Unternehmen gehörende Strecke Breslau-Stettin (Podejuch) und Schmiedefeld-Mochbern mit zusammen 347,51 km dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau und die übrigen Strecken mit zusammen 254,42 km dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin einverleibt, die zum Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmen gehörenden Linien (einschliesslich der Hamburg-Bergedorfer Bahn, jedoch ausschliesslich der dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin zuzulegenden Strecke Ruhleben-Charlottenburg 6,67 km), dagegen — zusammen 446,82 km — mit dem Altona-Kieler Eisenbahnunternehmen unter der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt.

Ausserdem ist zu einer besseren, den Verkehrsverhältnissen mehr entsprechenden anderweiten Abgrenzung der benachbarten Direktionsbezirke in Aussicht genommen:

1. die bisher zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau gehörenden Strecken:
   a) Posen-Thorn, Inowrazlaw-Bromberg und Inowrazlaw-Montwy, zusammen 194,36 km,
   b) Sagan-Sorau und Frankenstein-Camenz, zusammen 22,61 km;

2. die zur Zeit mit dem Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover vereinigten Strecken: Lüneburg-Lauenburg und Echem-Hohnstorf, zusammen 20,06 km, aus ihren bisherigen Bezirken auszuscheiden und
1a der Eisenbahndirektion zu Bromberg,
1b der Eisenbahndirektion zu Berlin,
2 der Eisenbahndirektion zu Altona
zu unterstellen.

Gleichzeitig wird auch das zur Zeit von der Eisenbahndirektion Breslau ressortirende Betriebsamt Posen, welchem ausser der Verwaltung der Strecke Posen-Stargard auch die Verwaltung der ad 1a bezeichneten, in den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg übergehenden Strecken übertragen ist, der Eisenbahndirektion Bromberg unterstellt, die bei der Eisenbahndirektion Breslau verbleibende Strecke Posen-Stargard dagegen dem von dieser Behörde ressortirenden Betriebsamt (Posen-Creuzburg) zu Posen zugelegt.

Bei den westlichen Staatsbahnen werden Bezirksveränderungen nur insofern erforderlich, als nach der inzwischen erfolgten Betriebseröffnung der der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln unterstellten sogenannten Unter-Westerwaldbahn (Altenkirchen-Siershahn-Engers bezw. Limburg) auch die zur Zeit zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M. gehörende Linie Limburg-Hadamar (8 km) mit dem rechtsrheinischen Eisenbahn-Direktionsbezirk vereinigt wird.

Von dem Bezirk der Eisenbahndirektion Frankfurt a/M. wird auch die Verbindung Malsfeld-Beiseförth (mit 2,86 km) auf den Bezirk der Eisenbahndirektion Erfurt übertragen.

Im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona sind an den Mittelpunkten kleiner, in sich abgeschlossener Verkehrsgebiete vier Betriebsämter mit dem Sitze zu Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg in Aussicht genommen.

In den Bezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin und Breslau macht der Hinzutritt der zu dem Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnunternehmen gehörenden Linien die Einsetzung je eines neuen Eisenbahn-Betriebsamtes in Breslau erforderlich.

Ausserdem hat sich im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Breslau und Köln (rechtsrheinisch) in Folge des Hinzutritts umfangreicher Neubaustrecken das Bedürfniss zur Errichtung je eines neuen Betriebsamtes in Oppeln bezw. Neuwied herausgestellt.

Durch die anderweite Abgrenzung der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Bromberg, Breslau, Frankfurt a/M. und Köln (rechtsrheinisch) und die im Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Köln (rechtsrheinisch) beabsichtigte Errichtung eines Betriebsamtes in Oppeln und Neuwied werden mehrfache Abänderungen in den Geschäftsbezirken der benachbarten Betriebsämter bedingt. Die hierdurch eintretenden Verschiebungen der letzteren, sowie die Bezirke der neu zu errichtenden Betriebsämter werden wir demnächst mittheilen.

Aufstellung des Etats der neu verstaatlichten Bahnen.

Die Oels-Gnesener Eisenbahn kann vertragsmässig erst nach Ablauf der für den Umtausch der Aktien gegen Staatsschuldverschreibungen gegebenen einjährigen Frist, das ist zum 1. Oktober 1885, vom Staate eigenthümlich erworben werden und die Auflösung dieser Gesellschaft erfolgen. Für die Etatsaufstellung ist angenommen, dass der Eigenthumserwerb der Bahn erst zum 1. Januar 1886 stattfinden werde, um event. die Umtauschfrist noch verlängern zu können. Die Oels-Gnesener Eisenbahn wird mithin bis ultimo 1885 noch für Rechnung der Aktionäre verwaltet werden. Für diese Zeit ist davon abgesehen, das Rechnungsjahr der Bahn auf die für die Staatsverwaltung geltende Etatsperiode vom 1. April bis 31. März zu verlegen. Bis zum Eigenthumserwerbe der Bahn wird der Staat zunächst in Höhe der konvertirten Aktien Aktionär der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft und hat die Dividende, welche auf die in seinen Besitz gelangenden Aktien entfallen wird, zu beziehen.

Die Amortisation der 4½prozentigen Prioritätsobligationen der Oels-Gnesener Eisenbahn hat privilegmässig aus dem etwaigen Betriebsüberschusse der Bahn für 1884 und ferner bis zur Summe von 15 000 ℳ — unter Zuschlag ersparter Zinsen amortisirter Obligationen — zu erfolgen. Es unterliegt aber, auch ohne dass der Betriebsüberschuss der Bahn ferner nach dem Kalenderjahre speciell ermittelt wird, keinem Zweifel, dass die Bahn jährlich mindestens die volle Amortisationssumme von 15 000 ℳ als Reinertrag liefern wird. Der letztere Betrag wird deshalb vom 1. Januar 1886 ab von vornherein zurückzulegen sein, worauf bei der Veranschlagung der Amortisationsbeträge Rücksicht genommen ist.

Die Betriebseinnahmen und Ausgaben der Stargard-Posener Eisenbahn, welche nach dem Vertrage vom 23. März 1866 für die Oberschlesische Eisenbahngesellschaft verwaltet wird, sind — wie es für das laufende Jahr im Etat der Oberschlesischen Eisenbahn bereits geschehen ist — mit für den Bezirk der Eisenbahndirektion zu Breslau veranschlagt worden. Unter die Betriebsausgaben dieses Bezirks sind (bei Tit. 18) auch die Renten auf die Aktien und die Zinsen und Amortisationsbeträge auf die Prioritätsobligationen der Stargard-Posener Eisenbahn im Hinblick darauf aufgenommen, dass diese Ausgaben sich finanziell als Pacht für die Betriebsüberlassung der Bahn charakterisiren, bezw. dass bei dem demnächstigen Eigenthumserwerbe der Oberschlesischen Eisenbahn Seitens des Staates die betreffenden Aktien und Anleihen als Staatsschulden nicht zu übernehmen sein werden.

In gleicher Weise ist hinsichtlich der Schleswigschen Eisenbahn, welche nach dem Vertrage vom 4. August 1865 von der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft und nunmehr vom Staate für eigene Rechnung verwaltet wird, für den Bezirk der Eisenbahndirektion zu Altona verfahren. Von der für 1884 noch erfolgten Aufstellung eines Specialetats für die Schleswigsche Eisenbahn war deshalb abzusehen.

In Beziehung auf die Verzinsung und Amortisation der Prioritätsobligationen der hinzugetretenen Bahnen sind die erforderlichen Beträge für die einzelnen Unternehmungen getrennt ermittelt und veranschlagt worden.

Preussische Staatsbahnen: Voraussichtliche Bahneröffnungen im Etatsjahr 1885/86.

Nach dem Etat stehen folgende Neueröffnungen von Staatsbahnstrecken im Etatsjahr bevor:

1. im E.-D.-B. Berlin:			
Bentschen-Meseritz	1. April 1885	31,40	km
2. im E.-D.-B. Bromberg:			
Wormditt-Kobbelbude	15. August 1885	60,95	„
Sobbowitz-Schöneck	15. August 1885	13,68	„
Schöneck-Berent	1. November 1885	31,39	„
3. im E.-D.-B. Magdeburg:			
Quedlinburg-Ballenstedt	1. Oktober 1885	14,00	„
4. im E.-D.-B. Köln (linksrheinisch):			
Rothe Erde-Montjoie	1. Juni 1885	45,50	„
Prümm-Bleialf	15. Oktober 1885	18,50	„
5. im E.-D.-B. Köln (rechtsrheinisch):			
Montjoie-Malmedy	15. Oktober 1885	35,00	„
Altenessen-Essen (Anschlussstr.)	1. April 1885	0,62	„
Speldorf-Broich	1. April 1885	1,66	„
Neue Theile der Verbindungsbahn Marten-Dortmund	1. April 1885	6,80	„
6. im E.-D.-B. Elberfeld:			
Altenhundem-Karlshütte	1. April 1885	4,20	„
Deutz-Kalk	1. Oktober 1885	4,20	„
Karlshütte-Schmallenberg	1. Januar 1886	14,30	„
Aprath-Wülfrath	1. Januar 1886	5,00	„
Lennep-Dahlerau	1. März 1886	9,30	„
Kirchen-Freudenberg	1. März 1886	14,60	„
7. im E.-D.-B. Erfurt:			
Eichicht-Probstzella-Stockheim	1. Oktober 1885	15,49	„
8. im E.-D.-B. Breslau:			
Hundsfeld-Trebnitz	1. Juli 1885	19,72	„
Bojanovo-Guhrau	1. Oktober 1885	15,16	„
Trachenberg-Herrnstadt	1. Oktober 1885	24,25	„
	Zusammen	385,72	km

Berathung des Gesetzes, betr. den Erwerb von Privatbahnen für den Staat in der Eisenbahnkommission.

In der Eisenbahnkommission des Abgeordnetenhauses wurde bei der Berathung des Art. 5 des Vertrages vom 27. Juni 1884, betreffend den Bau einer Bahn von Braunschweig nach Hildesheim, und Art. 1 des Vertrages, betr. den Bau einer Bahn von Braunschweig nach Gifhorn, vom Herrn Ministerialdirektor Brefeld mitgetheilt, dass erstere Bahn in dem baldigst zu erwartenden Sekundärbahngesetz enthalten seien und ca. 4 Millionen Mark kosten werde, von denen der grössere Theil bereits gedeckt und nur ca. 800 000 ℳ noch aufzubringen seien; die Bahn nach Gifhorn werde ca. 22 km lang werden und ca. 3½ Millionen kosten. Nachdem die Kommission festgestellt, dass durch die Genehmigung des Vertrages der Frage, ob die Bahnen als Vollbahnen oder Sekundärbahnen gebaut werden sollen, nicht präjudizirt werde, wurden die beiden Artikel genehmigt. — Betreffs der Halle-Sorau-Gubener Bahn theilte der Regierungsvertreter mit, dass die Klage eines Aktionärs auf Aufhebung des Vertrages in zweiter Instanz abgewiesen und dass die Revision noch nicht angemeldet sei. Die Regierung sei ferner der Ansicht, dass die Inhaber der rückständigen Coupons der Stammaktien keinen Anspruch hätten, vom Staate Nachzahlung auf diese Coupons zu verlangen, auch sei ein solches Verlangen bisher nicht gestellt worden. Auch dieser Vertrag, wie der betr. die Bahn von Braunschweig nach Gifhorn, desgl. die Verträge über die Schleswigsche und Münster-Enscheder Eisenbahn, wurden genehmigt und schliesslich das ganze Gesetz, betr. den Erwerb von Privatbahnen für den Staat, angenommen.

Preussische Staatsbahnen: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg ist mit der Revision der generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von

Braunschweig nach Gifhorn — innerhalb des Preussischen Gebiets — beauftragt worden.

Dem Grubenbesitzer, Kaufmann Joseph Zervas in Köln ist die Erlaubniss zur Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine schmalspurige Eisenbahn vom Rheinhafen zu Brohl über Burgbrohl, Zissen und Hannebach nach Kempenich ertheilt worden.

Betriebsergebnisse im Dezember 1884.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte und im „Reichs-Anzeiger“ veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Dezember v. J. ergiebt für die 41 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 036,67 km, nachstehende Daten:

Eröffnet wurden im Dezember v. J.: am 6. Dezember die Strecke Bienenmühle-Moldau [nur für Kohlenverkehr] 13,27 km (Königlich Sächsische Staatsbahn) und am 15. Dezember die Strecke Gebweiler-Lautenbach i/E. 6,21 km (Reichsbahnen in Elsass-Lothringen).*)

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Dezember v. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 28 Bahnen mit zusammen 27 648,95 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 3 387,72 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 27 Bahnen mit 7 551,70 km höher und bei 14 Bahnen mit zusammen 23 484,97 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 30 Bahnen mit zusammen 28 801,11 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 2 235,56 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 28 Bahnen mit zusammen 26 517,99 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 4 518,68 km (darunter 3 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Dezember v. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 26 Bahnen mit zusammen 6 251,43 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 24 785,24 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 24 Bahnen mit zusammen 6 133,78 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 24 902,89 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 32 Bahnen mit zusammen 27 875,34 Kilometer höher und bei 9 Bahnen mit zusammen 3 161,33 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 29 Bahnen mit zusammen 6 364,35 km höher und bei 12 Bahnen mit zusammen 24 672,32 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Dezember v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 160 280 000 ℳ (54 915 000 ℳ Stammaktien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 60 770 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 642,82 km, so dass auf je 1 km 249 339 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Dezember v. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 625 849 129 ℳ (311 069 650 ℳ Stammaktien, 70 914 100 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 243 865 379 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 300,05 km, so dass auf je 1 km 189 648 ℳ entfallen.

Abonnementskarten zu ermässigten Preisen auf den Badischen Staatsbahnen.

Nach einer Bekanntmachung im Inseratentheil wird die Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen vom nächsten Monat an die in der letzten Sitzung des Eisenbahnraths in Aussicht genommenen Abonnementskarten für einen Zeitraum bis zu zwölf Monaten und für alle 3 Wagenklassen ausgeben lassen.

Diese Abonnements schliessen, besonders bei solchen von mehrmonatlicher Dauer, eine ganz namhafte Ermässigung der Fahrtaxe ein; es wird nämlich für Abonnements auf einen Monat die Taxe für 30 einfache Fahrten, für solche auf zwei Monate die Taxe für 50 einfache Fahrten und bei Abonnements von längerer Dauer für jeden weiteren Monat je die Taxe für 15 einfache Fahrten angesetzt, und werden überdies die so gefundenen Preise auf Entfernungen von 11—59 km um 1 pCt. für jedes die Zahl 10 übersteigende Kilometer und auf Entfernungen von 60 km und darüber um 50 pCt. ermässigt werden. Abgesehen von der Taxermässigung gewähren sie demjenigen, der eine bestimmte Route regelmässig oder täglich befährt, die grosse Annehmlichkeit, dass er den Gang zum Schalter spart und ohne Rücksicht auf die Gattung der Züge jeden fahrplanmässigen Zug benutzen kann. Dagegen sollen die bisher bestandenen Abonnementskarten für 20 einfache Fahrten künftighin wegfallen.

Mecklenburgische Südbahn.

Am 20. Januar cr. ist die, das Verbindungsglied zwischen den Strecken Friedland-Neubrandenburg und Parchim-Ludwigslust bildende, 116,1 km lange Bahnlinie Neubrandenburg-Parchim mit den Stationen ab Neubrandenburg: Wulkenzin, Mallin, Penzlin, Marin, Möllenhagen, Kraase (Weiche), Klein-Plasten, Kargow, Waren (Anschluss an Malchin-Waren), Jabel, Nossentin, Malchow, Alt-Schwerin, Karow (Anschluss an Güstrow-Plaue), Zarchlin, Passow, Lübz, Rom, Parchim dem Güterverkehre und heute am 28. d. M. dem Personenverkehr (siehe Bekanntmachung in No. 7 S. 80) nach Massgabe der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung übergeben worden. Die ganze 167,5 km lange Strecke Ludwigslust-Friedland wird unter der Firma „Mecklenburgische Südbahn“ von der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herm. Bachstein, Berlin, Grossbeerenstrasse 89) verwaltet. Die Wagen tragen als Eigenthumsmerkmal die Bezeichnung M. S. B. an den Seitenwänden. Es werden durch diese neue, für einen grösseren Umkreis höchst bedeutsame Verkehrsstrasse eine ganze Reihe von Mecklenburgischen Städten unter einander und einerseits mit der Berlin-Hamburger, andererseits mit der Friedrich-Franzbahn und der Nordbahn in direkte Verbindung gebracht.

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Ueber den gegenwärtigen Stand der Bauarbeiten der Neustrelitz-Warnemünder Bahn werden seitens des Deutsch-Nordischen Lloyd folgende Mittheilungen gemacht. Von der ganzen 125,7 km langen Bahnstreke ist der Unterbau, Erdarbeiten und Kunstbauten auf eine Ausdehnung von 86,4 km bereits vollendet und bleibt an grösseren Kunstbauten nur eine Unterführung und die Brücke über die Warnow bei Rostock fertig zu stellen. Von letzterer ist noch ein Pfeiler zu errichten, welche Arbeit des Winters wegen unterbrochen werden musste. Mit dem Eintritt günstiger Witterung wird dieselbe alsbald wieder aufgenommen werden, so dass die Montirung der Eisenkonstruktion der Brücke noch im Frühjahr beendet sein wird. Oberbaumaterial an Schienen und Schwellen u. s. w. ist bereits für die ganze Länge der Bahn angeliefert worden, auch ist von Neustrelitz aus mit dem Legen des Oberbaues begonnen und das Gleis schon auf eine Länge von 20 km fertiggestellt. Die Hochbauten und Bahnhofsanlagen werden sämmtlich im Laufe dieses Jahres vollendet sein. Das rollende Material, wie Lokomotiven, Wagen etc., sowie auch drei Postdampfer für die Vermittelung des Anschlusses von Warnemünde nach Dänemark sind in Bestellung gegeben und werden im Laufe dieses Jahres geliefert, so dass begründete Aussicht vorhanden ist, dass das Unternehmen mit dem Anfang des nächsten Jahres dem Betriebe wird übergeben werden können.

Braunschweig-Hildesheim und Braunschweig-Gifhorn.

Die Verpflichtung zum Bau dieser Bahnen ist vom Preussischen Staat nach Inhalt der Staatsverträge übernommen. (Siehe Staatsvertrag S. 88.)

Braunschweig-Derneburg-Seesen und Blankenburg-Elbingerode-Tanne.

In den Staatsverträgen mit Braunschweig ist auch über die Konzessionirung dieser Bahnen Bestimmung getroffen.

Eisenbahn Perleberg-Pritzwalk-Wittstock.

Zur Betheiligung an dem Bau dieser Eisenbahn ist der Stadt Pritzwalk die Genehmigung ertheilt, eine 4 pCt. Anleihe von 100 000 ℳ auszugeben.

Immelborn-Bad Liebenstein und Sonneberg-Lauscha.

Aus Thüringen wird der „Vossischen Zeitung“ geschrieben: Nachdem die Preussische Regierung für ihre Enklave Barchfeld die Genehmigung zu generellen Vorarbeiten für eine Eisenbahn von der Werrabahnstation Immelborn nach Bad Liebenstein ertheilt hat, werden diese Vorarbeiten demnächst beginnen. Für eine andere neue Zweigbahn der Werrabahn, von Sonneberg nach dem bekannten Industrieort Lauscha im Thüringer Wald, sind die generellen Vorarbeiten beendet.

Eisenbahn Johannisburg-Lyck.

Nach der „Königsb. H. Z.“ soll die Eisenbahnbrücke über den Pissekfluss noch bis zum 1. April cr. fertiggestellt werden.

*) Es wird gewiss Vielen willkommen sein, dass das Reichs-Eisenbahnamt die in dem betreffenden Monat neu eröffneten Bahnlinien bei der Betriebsübersicht speciell aufführt, was früher nicht der Fall war. Die Red.

Die Bahnstrecke Johannisburg-Lyck wird aller Wahrscheinlichkeit nach früher dem öffentlichen Verkehr übergeben werden können als ursprünglich angenommen worden ist.

Schlafwageneinrichtung auf der Strecke Berlin-Düsseldorf-Aachen.

Auf der Strecke Berlin-Düsseldorf-Aachen hat es seit Oktober vorigen Jahres eine Schlafwageneinrichtung nicht gegeben. Die Internationale Schlafwagengesellschaft, welche ihre Wagen früher hier laufen liess, hat nach Beendigung ihres Kontraktes mit der Bahn, welcher am 1. Oktober ablief, denselben nicht erneuert, weil die Wagen oft mit nur ein oder zwei Passagieren liefen, seitdem der direkte Verkehr nach Paris über Köln dirigirt wird. Aus diesem Grunde hat die Bahnverwaltung nun einige Waggons I. Klasse in sogenannte gemischte Wagen umbauen lassen. Die Hälfte derselben können leicht in Schlafcoupés umgewandelt werden, indem durch Ausziehen der Sitze und Auflegen von Decken und Bettwäsche vollständige Lagerstätten hergerichtet werden. Den Verkauf der Billets für diese Schlafwagen wird übrigens nach wie vor die Schlafwagengesellschaft behalten. Die neue Einrichtung funktionirt seit Mitte Januar.

Couponprozess.

Die Prozesse wegen Erfüllung der Verpflichtungen der K. K. Kaiserin Elisabethbahn gegen die Besitzer der Coupons ihrer Prioritäten in Deutschland sind, nach der „A. Z.", in eine neue Phase eingetreten. Bekanntlich sind auf diplomatischem Wege die in Folge gerichtlicher Urtheile vollzogenen Pfändungen von Waggons dieser Bahn in Bayern als unstatthaft erklärt und ist in einem Falle der gepfändete Waggon auf Verfügung der Generaldirektion der K. Verkehrsanstalten wieder freigegeben worden. Hiergegen ist gegen den Königlichen Eisenbahnfiskus Regressklage erhoben worden. Das Königliche Landgericht München I hat nun durch Urtheil der 1. Civilkammer diese Regressklage als begründet, den Eisenbahnfiskus zum Schadenersatz verpflichtet erklärt und die Taxation des gepfändeten Waggons im Wege des Sachverständigenbeweises angeordnet.

Niederwaldbahn.

Dem vorliegenden ersten Geschäftsbericht entnehmen wir folgende Daten. Die Bahn, bekanntlich als Zahnradbahn gebaut, hat eine Länge von 2 300 m bei einer Steigung von 223 m. An Betriebsmitteln waren Ende 1884 vorhanden: 4 Zahnradlokomotiven, 9 Personenwagen und 1 Arbeitswagen. Am 30. Mai v. J. dem Betriebe übergeben, wurden bis ult. Dezember 1884 243 806 Personen durch 3 976 Züge befördert, wovon auf den Monat Dezember 5 Züge mit 46 Personen entfallen. Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 149 505 ℳ und für Zinsen 1 391 ℳ, zusammen 150 896 ℳ. Im Durchschnitt wurden eingenommen pro Person 0,62 ℳ, pro Zug 37,64 ℳ und pro Zugkilometer 16,36 ℳ. Die Betriebsausgaben absorbirten 39 918 ℳ oder 29,69 pCt. der Betriebseinnahmen, so dass sich ein Reinerträgniss von 110 978 ℳ herausstellte. Davon wurden verwandt: 10 000 ℳ für Abschreibungen und den Erneuerungsfonds, 5 500 ℳ für Dotirung des Reservefonds, 1 900 ℳ für Tantièmen, 9⅓ pCt. oder 90 000 ℳ als Dividende auf ein Aktienkapital von 1 200 000 ℳ und der Rest von 3 578 ℳ als Vortrag auf neue Rechnung. Die Verwaltung hat die Konzession für die Linie Assmannshausen-Jagdschloss-Niederwaldbahn nachgesucht, um nach event. Ertheilung derselben den Bau vor Ablauf des Jahres 1885 zu vollenden.

Die Rentabilität der Sekundärbahnen im Königreich Sachsen.

Als vor etwa 7 Jahren im Allgemeinen die Rentabilität der Eisenbahnen sich verminderte, war man auch bei den Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen bedacht, durch Betriebsvereinfachungen die Einnahmen zu erhöhen und hat nach und nach bis Anfang dieses Jahres auf 405 km als Vollbahnen erbauten und betriebenen Strecken den Sekundärbetrieb eingeführt.

Durch Verminderung der Kosten für Bahnbewachung und Bahnunterhaltung wie auch für Erhaltung der Betriebsmittel bei verringerter Fahrgeschwindigkeit sind allerdings Strecken nutzbringende Anlagen (mit Betriebsüberschuss) geworden, welche früher zum Theil sehr bedeutend an Zuschuss erforderten.

Zu diesen Sekundärstrecken kamen durch Neubau 32 km mit Normalspur und 102 km mit Schmalspur von 0,75 m, so dass von den gesammten Sächsischen Staatsbahnen mit 2 175 km Betriebslänge zur Zeit 549 km Sekundärbetrieb besitzen.

Liegen auch für das verflossene Jahr die Betriebsergebnisse noch nicht vor, so ist doch für das Jahr 1883 bereits festgestellt, dass die 10 km lange Strecke Wilkau-Saupersdorf und die 26 km lange Linie Hainsberg-Kipsdorf bei einem Baukapital von 50 000 bez. 35 000 ℳ pro 1 km bez. 4 und 5,5 pCt. Reinertrag ergeben haben. Es darf nicht verschwiegen werden, dass diese Linien Gegenden durchschneiden, in welchen die Industrie hoch entwickelt ist und sehr lebhafter Lokalverkehr besteht. Aus dem verflossenen Jahre, wo die Schmalspurbahnen in fast 3 facher Länge betrieben wurden, ist wohl erst ein richtigeres Durchschnittsergebniss zu erwarten.

Prioritätsanleihen der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft in Liquidation.

Die Direktion der Königlichen Eisenbahn in Berlin veröffentlicht Namens der Berlin-Stettiner Eisenbahngesellschaft in Liquidation eine Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten und des Finanzministers, wonach der Staat in Folge des Uebergangs des genannten Eisenbahnunternehmens an den Staat die sämmtlichen Prioritätsanleihen — soweit dieselben noch nicht zurückgezahlt sind — sowie alle sonstigen Schulden der Berlin Stettiner Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner übernimmt.

Prioritätsanleihen der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft in Liquidation.

Namens der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft in Liquidation veröffentlicht die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin eine Erklärung des Finanzministers und des Ministers der öffentlichen Arbeiten, wonach in Folge des Ueberganges des genannten Eisenbahnunternehmens an den Staat dieser die beiden Prioritätsanleihen — soweit dieselben noch nicht zurückgezahlt sind — sowie alle sonstigen Schulden der Cottbus-Grossenhainer Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner übernimmt.

Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft.

Die Aktionäre der Kerkerbachbahn-Aktiengesellschaft werden aufgefordert, die vierte und fünfte Einzahlung auf die Aktien mit je 10 pCt. am 15. Februar und 1. April zu leisten.

Landsberg-Schongau.

Die Errichtung einer Eisenbahnbausektion in Landsberg für die Ausführung der Bahn lokaler Bedeutung Landsberg-Schongau ist genehmigt und zum Vorstande der genannten Eisenbahnbausektion der Ingenieur-Assistent Eugen Frhr. von Schacky berufen.

München-Wolfratshausen.

Wie das „Frankf. Journal" meldet, wird eine Bahn durch das Isarthal von München nach Wolfratshausen projektirt. Der Kostenvoranschlag weist 3 000 000 ℳ aus. Zur Inangriffnahme des Projektes hat sich ein Konsortium von Interessenten gebildet und das Bankhaus S. Klopfer in München im Auftrage desselben bei der Königlichen Staatsregierung um die Erlaubniss zur Vornahme der Tracirungsarbeiten nachgesucht.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Cirkularschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 330 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ausführung perfekt gewordener Interpretationsbeschlüsse der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 341 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Liquidirung der Kosten der in dem Zeitraume vom 1. November 1884 bis 1. Januar d. J. bezogenen Drucksachen des Vereins (abgesandt an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche in diesem Zeitraume Drucksachen bezogen haben, am 22. d. Mts.).

No. 342 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Berichtigung des Verzeichnisses der auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalradstände der Eisenbahnfahrzeuge (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 359 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Probeabzuge eines neuen Vereins-Betriebsreglements und Einleitung des Abstimmungsverfahrens über die Annahme oder Ablehnung dieses neuen Reglements (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 429 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in Belgien (abgesandt am 26. d. Mts.).

Das Niederländische Eisenbahnnetz

am 1. Januar 1885.

I. Eisenbahnen. Das gesammte Niederländische Eisenbahnnetz (mit Ausschluss der Trambahnen) umfasste am 1. Januar 1885 2 190 km, wovon 1 231 km Staatsbahnen und 959 km Privatbahnen sind. Zu den in No. 10 S. 137 Jahrg. 1884 d. Ztg. aufgeführten Linien des Staatseisenbahnnetzes ist im Laufe des Jahres 1884 nur Groningen-Delfzyl (39 km lang) hinzugetreten und (in Betrieb der Holländischen Eisenbahngesellschaft) Zaandam-Hoorn (32 km). Das Privatbahnnetz ist dagegen ganz unverändert geblieben, wie solches l. c. pro 1. Januar 1884 angegeben war. Zu den l. c. S. 138 als im Bau begriffenen aufgeführten Lokalbahnen ist nur Ruurlo-Doetinchem (Linie der Geldersch-Overysselschen Lokalbahngesellschaft) hinzugekommen.

II. Das Dampftramwaynetz dagegen weist mehrere Aenderungen auf, weshalb wir die sämmtlichen Linien desselben hier folgen lassen (die ganz oder streckenweis neuen sind mit * bezeichnet):

	km
*1. Dieren - Doesburg - Doetinchem - Terborg (Geldersche Dampftramwaygesellschaft)	24
2. Wageningen-Ede (Niederl. Rheinbahngesellschaft)	8
3. Haag-Scheveningen „ „	5
4. Amsterdam-Muiden, *5. Narden-Laren, *6. Huizen-Hilversum (Gooische Dampftramwaygesellschaft)	38

7.	Rotterdam-Delfshaven-Schiedam (Rotterdamer Tramwaygesellschaft und Stadtbahnen in Rotterdam)		18
8.	Leiden-Harlem (Nord-Südholländische Dampftramwaygesellschaft)		28
9.	Leiden-Katwyk (Rynlandsche Dampftramwaygesellschaft)		9
10.	Breda-Oosterhout-Dongen	(Süd-Dampftramwaygesellschaft)	
*11.	Oosterhout-Geertruidenberg		25
12.	Tilburg-Woolwyk mit *12a Zweigbahn nach Kaatsheuvel und Bahnhof Tilburg-Heuvel und		
*13.	Heuvel Koningshoeven (Nordbrabantische Dampftramwaygesellschaft)		28
14.	Herzogenbusch-Helmond		7
15.	Middelburg-Vlissingen		8
*16.	Bergen op Zoom-Tholen		8
17.	Kerkerade-Simpelveld (Aachen-Mastrichter Eisenbahngesellschaft)		8
18.	Beverwyk-Wyk aan Zee	(Holländische Eisenbahngesellschaft)	5
19.	Haag-Loosduinen-Naaldwyk-s'Gravesande		19
20.	Bussum-Huizen		6
21.	Lichtenvoorde-Groenlo		4
22.	Winschoten-Schemda (Dampftramway „Oldambt")		24
23.	Leiden-Voorschoten-Leidsche Dam	(Ysel-Dampftramwaygesellschaft)	—
*24.	Voorschoten-Wassenaar		42
25.	Utrecht-Vreeswyk		
26.	Gouda-Oudewater		—
27.	Zeist-Driebergen-Doorn-Amerongen-Elst (Ost-Dampftramwaygesellschaft)		19
*28.	Amsterdam-Sloterdyk		3
29.	Hoorn-Enkhuizen (West-Friesche Tramwaygesellschaft)		8
30.	Gouda-Bodegraven		9

Im Baustand der Tramways hat sich in 1884 wenig geändert. Oosterhout-Geertruidenberg und Bergen op Zoom-Tholen sind eröffnet, Arnhem-Amerongen ist weiter bis Elst in Bau genommen, ausserdem zu No. 30. Bodegraven-Schoonhoven,

31. Assen-Heerenveen,
32. Sneek-Lemmer,
33. Ginneken-Breda,
34. Deventer-Borculo,
35. Winschoten-Stadskanaal.

III. Das Pferdebahnnetz hat als Zuwachs erhalten a) in Betrieb: die Linien Sneek-Bolsward-Harlingen und Joure-Heerenveen-Gorredyk, welche im vorigen Jahre als im Bau begriffen bezeichnet waren, ausserdem Rotterdam-Hillegersberg und die Stadtbahn in Arnheim; b) in Bau: Helvoir-Udenhout.

Rumänische Eisenbahnen.

Nach dem kürzlich von der Rumänischen Kammer votirten Eisenbahnbudget ist für das im Jahre 1885 1 367 km lange Eisenbahnnetz Rumäniens eine wahrscheinliche Bruttoeinnahme von 25 000 000 Frcs. angenommen worden. Die Betriebskosten sind trotz der um 100 km grösseren Ausdehnung des Netzes von der Direktion in gleicher Höhe, wie voriges Jahr, auf 15 542 420 Frcs. geschätzt worden. Es würde demnach ein Reingewinn von 9 457 580 Frcs. erübrigen, wozu noch der Reinertrag der Linie Czernawoda-Constanza mit 9 942 Frcs. kommt, so dass ein Gesammtbetrag von 9 467 522 Frcs. aus dem Eisenbahnbudget den Staatseinnahmen überwiesen wird.

Elektrisch beleuchteter Eisenbahnzug.

Die London, Brighton und South-Coast Eisenbahngesellschaften haben jetzt drei elektrisch beleuchtete Züge im Betriebe und ein vierter soll demnächst in Dienst gestellt werden; die Gesellschaft war die erste, welche Versuche bezüglich der elektrischen Beleuchtung der Züge anstellte und hat ihre Pullman-Wagen seit zwei Jahren mittelst Sekundärbatterien beleuchtet und die fortgesetzen Versuche haben jetzt zu einem praktischen Ergebniss geführt. Der Strom wird bei den oben erwähnten Zügen im Gepäckwagen ohne besondere Kraftmaschine erzeugt und der Akkumulator reicht für Aufenthalt oder Unfälle völlig aus. Keine Wartung ist erforderlich und ausser der gewöhnlichen Beaufsichtigung bringt die Anordnung keinerlei Umstände mit sich. Die Dynamomaschine wird von den Radachsen durch Schnurscheiben angetrieben und eine Uebersetzung unter dem Fussboden vermittelt die erhöhte Tourenzahl. Die Dynamomaschine ladet eine Sekundärbatterie nach Faure-Sellon-Volkmar von 22 Elementen und von dieser führen die Leitungsdrähte unter dem Dach der Wagen entlang und speisen 36 Lampen von je 16 Kerzen Stärke. Durch einen Drücker im Gepäckwagen können die Lampen auch bei Tage beim Durchfahren eines Tunnels in Thätigkeit gesetzt und ausgelöscht werden. Die Elemente wiegen pro Stück 50 kg und die ganze Einrichtung 1½ t.

Der Gedanke, die Maschine von der [illegible] aus anzutreiben und in Verbindung mit dem Akkumulato[illegible]den, wurde sehr bald nach der Faure'schen Entdec[illegible]such gebracht, aber diese Versuche scheiterten bisher an der Schwierigkeit der Anbringung eines Stromwenders bei Rückfahrt des Zuges und der Rückentladung des Akkumulators durch die Dynamomaschine bei geringer Zuggeschwindigkeit. Diese beiden Schwierigkeiten sind jetzt durch die Anordnung von Strondley und Houghton glücklich überwunden. Es ist dies erreicht durch Anbringung zweier Bürstenleisten an der Dynamomaschine, die an den beiden Enden eines Hebels befestigt sind, der unter dem Einfluss der Feldmagnete der Maschine steht.

Die Anordnung, um die Verbindung zwischen dem Akkumulator und der Dynamomaschine zu unterbrechen, ist automatisch, rein mechanisch und ausserordentlich einfach.

Eine kleine Schraubenpumpe, die mittelst Schnurscheibe von der Hauptwelle der Dynamomaschine angetrieben wird, dreht sich in einem mit Quecksilber gefüllten Gefäss, aus welchem sich zwei zum Theil mit Quecksilber gefüllte Röhren erheben. Die Pumpe hat das Bestreben, das Quecksilber aus der einen Röhre zu saugen und in das andere zu drücken. Es entspricht daher die Spiegeldifferenz des Quecksilbers in beiden Röhren einer ganz bestimmten Umdrehungszahl der Schraubenpumpe.

Einer der Pole der Dynamomaschine ist mit dem Quecksilber verbunden und einer der Pole des Akkumulators ist gleichfalls mit einem isolirten Punkt in dem Steigrohr der Pumpe verbunden. Dieser Punkt ist auf solcher Höhe eingestellt, dass, wenn der Zug seine Durchschnittsgeschwindigkeit erreicht, Dynamomaschine und Akkumulator verbunden sind und die elektromotorische Kraft der ersteren grösser ist als die des letzteren. Die Einrichtung hat sich vorzüglich bewährt. Ein Zug läuft jetzt 11 Monate, während welcher Zeit er 2 352 Fahrten mit 44 000 km zurückgelegt hat, ohne dass ein Mangel oder Versagung der Anlage stattgefunden hat, so dass man über das Versuchsstadium hinaus sein dürfte. Als Uebelstand ist zu erwähnen, dass der Zug nicht beliebig getheilt werden kann, aber für geschlossene Personenzüge dürfte die Anordnung allen Anforderungen entsprechen. Die Beleuchtung ist sehr reichlich, viel besser als Oel oder Gaslicht, die Anlage läuft ohne jede Aufsicht und der Verbrauch an Kraft ist gering. Der Strom von 40 Ampère und 44 Volt erfordert ungefähr 2¼ Pferdekraft oder 4 indizirte und die sonstigen Kosten setzen sich nur aus Zinsen des Anlagekapitals, Abnutzung und Ersatz der Lampen zusammen.

Wir zweifeln, dass diese Kosten geringer sind als die für Oel oder Gaslicht, aber die Beleuchtung ist eine ganz erheblich bessere. („Engineering" 28. November 1884.) R. B.

Der Durchstich des Isthmus von Kra in Hinterindien.*)

Der grossartige, zum Theil ganz unerwartete Erfolg, welcher das Unternehmen des Suezkanals begünstigt hat, bot in den letzten Jahren Anlass zur Inangriffnahme einer Reihe ähnlicher Werke, welche die Bestimmung haben, den Weltverkehr zur See zu erleichtern und denselben in neue, kürzere Bahnen zu lenken. So sehen wir das kühne, den Suezkanal an Grossartigkeit der Anlage und Schwierigkeiten der Ausführung weit hinter sich lassende Unternehmen des Panamakanals bereits seit mehreren Jahren im Bau begriffen, dem sich in bescheidenerem Masse die Durchstechung des Isthmus von Korinth anreiht. In neuester Zeit wird, namentlich in Englischen und Französischen Zeitschriften und privaten Veröffentlichungen, die Durchstechung des Isthmus von Kra (oder auch Krau) besprochen, die bestimmt sein soll, die Hafenplätze des äussersten Orients denjenigen unseres Kontinents um ein gutes Stück näher zu rücken.

Werfen wir einen Blick auf die Karte und verfolgen wir den Seeweg von Europa durch den Suezkanal nach China, so werden Jedem die beschwerlichen Windungen, die das Schiff um die Halbinsel von Malakka machen muss, im Vergleich zu dem sonst so direkten Wege, auffallen. Ausserdem sind die Klippen, Winde und Nebel der Meerenge, die schon den Expeditionen des Alterthums verderbenbringend waren, auch heute noch den Schiffen gefährlich. — Der Gedanke lag daher nahe, die an einzelnen Stellen blos 40 km breite Halbinsel zu durchstechen; umsomehr, als schon eine oberflächliche Untersuchung ergab, dass man hiedurch vier Tage gewinnen könnte.

Der erste, der diese verlockende Idee veröffentlichte, war Cäsar Frederick (1569); ihm folgten James Lancaster (1592), Thomas Forrest (1783), Hamilton (1815), Daniel Ross (1828), Helfer (1837), Lloyd (1838) und Tremenheere (1843). Aber erst im Jahre 1857 kam der Gedanke der Ausführung dieses Projektes, als eine nothwendige Folge des zu jener Zeit im Bau begriffenen Suezkanals, zur vollen Geltung. Von neuem wurde die Halbinsel bereist und es folgten die Veröffentlichungen von Schomburgh (1857), Riley (1858), Wise (1859), Fytche (1861), Fraser und Forling (Eisenbahnprojekt) (1862), Bagge (1868).

---

*) Nach einem Aufsatz des Ingenieurs G. Kern in Paris, publizirt in No. 2 der „Schweizerischen Bauzeitung" von 1885.

Mit dem Deutsch-Französischen Kriege jedoch fiel das Projekt in Vergessenheit, um erst im Jahre 1881 von Lesseps wieder aufgenommen zu werden. Dieser schrieb im selben Jahre eine Abhandlung hierüber, die jedoch bis im März 1882 geheim gehalten wurde. Durch die Veröffentlichung dieser Arbeit in den verschiedenen Französischen und Englischen Zeitschriften wurde besonders die Französische Regierung auf die Leichtigkeit der Ausführung im Vergleich zu den politischen, kommerziellen und finanziellen Vortheilen aufmerksam, und nachdem der König von Siam im August 1882 die Erklärung abgegeben hatte, dass er Herrn von Lesseps allein die Konzession zu dieser Arbeit ertheilen würde, sandte die Französische Regierung Ende 1883 eine Untersuchungskommission unter Schiffslieutenant Belion nach der Halbsinsel. Diese Kommission ist jetzt noch mit den Vorarbeiten beschäftigt.

Das Kanalprojekt. Die Halbinsel von Malakka ragt vom 18° 24′ bis zum 1° 22′ 30″ nördl. Breite ins Meer; hat somit eine Länge von 1 200 km. Sie wird von Nord nach Süd von einer Gebirgskette durchzogen, deren Höhen im Maximum 1 800 m erreichen.

Im Allgemeinen jedoch erhebt sich dieser Höhenzug nicht über 800 m und senkt sich sogar bei 10° 30′ plötzlich auf 25 m herab, um erst bei 10° 20′ sich von neuem zu erheben. Während anderseits die Halbinsel im Süden eine Maximalbreite von 136 km erreicht, misst sie hier blos 70 km, und bildet dadurch eben den Isthmus von Kra, nach einem dortigen Dorfe von 50 Häusern so benannt. — Ein Blick auf die Karte lässt keinen Zweifel über die vortheilhafte Lage dieses Punktes für den Kanal aufkommen; auch war diese Stelle von jeher ins Auge gefasst worden. Zwei Flüsse, die von Norden kommen und ein dritter, der den Isthmus theilweise durchkreuzt, erleichtern aber noch auf eine ganz besonders günstige Weise die Arbeit.

Vom Bengalischen Meerbusen ausgehend kann nämlich der Kanal die 70 km lange buchtartige Flussmündung des Paktschan auf eine Strecke von 40 km ohne specielle Arbeiten benutzen. Die 18 weiteren Kilometer, die diesem Aestuarium entnommen werden und im Mittel eine Tiefe von 5—8 m aufweisen, müssen gebaggert werden.*) Von da an beginnt erst der eigentliche Kanal, der jedoch schon nach 1) km den Taoung erreicht, der hier eine Breite von 40 m hat. Freilich muss auch dieser Fluss einer Regulirung unterzogen werden bis zu seiner Mündung in den Tchoumphong. Letzterer hat eine Breite von 180 m und genügend Tiefe, um ohne grössere Arbeiten bis zu seiner Mündung in den Golf von Siam, dem Endpunkt des Kanals, benutzt werden zu können. — Ein Bindestrich von blos 10 km bildet also den eigentlichen Kanal, dessen Gesammtlänge 106 km und dessen Gefälle auf beiden Seiten 0,0003 m betragen wird.

Die Geologie dieses Gebietes ist höchst einfach. Der Untergrund ist Granit, auf dessen Rücken sich die Ablagerungen von Jahrtausenden gebildet haben, und zwar sind es zuerst alle Schiefervarietäten, die anfangs durch zahlreiche Granitadern durchzogen sind. Hierauf folgen die Kreide- und Kalkablagerungen mit Fossilien (gasteropoda, brachiopoda, crustacea). Dann folgen abwechselnd Kreide- und Thonablagerungen, die jedoch oft zu Coglomeraten sich vereinigen. Die neueren Ablagerungen, die vom groben Sande zum Schlamme werden, reichen in der Nähe des Meeres auf 15 m herab und nehmen im Innern des Isthmus immer mehr ab, so dass der nackte Fels an einigen Stellen zu Tage tritt.

Die Ufer sind sowohl auf der einen, wie auf der anderen Seite des Isthmus durch Sümpfe, Lagunen und Sandbänke gebildet und daher für das Landen der Schiffe nicht geeignet, dafür sind die Inseln, die an den beiden Endpunkten des Kanals liegen, an den Ufern felsig (Granit und Kalk, 50 m Tiefe) und mit vielen natürlichen Häfen versehen, die den Schiffen Schutz bieten.

Die klimatischen Verhältnisse, die ja auf das Gelingen des Werkes von enormem Einflusse sind, erscheinen günstig. Während im Norden der Halbinsel das Land 10 Monate lang durch monstruöse Regengüsse unbewohnbar gemacht wird, nimmt das Klima in der Nähe des projektirten Kanals einen mehr äquatorialen Charakter an. Die Regenzeit beginnt mit dem Monat Juni und hört Ende Oktober auf; jedoch ist die Wassermasse weit geringer, als im Norden, obwohl auch hier heftige Regengüsse auftreten, die indess selten über 14 Tage andauern. Hierauf folgt in der Regel eine wochenlange regenlose Zeit. Die pluviometrischen Beobachtungen ergaben im Mittel von 1867 bis 1876 4,224 m, also blos 42 cm pro Jahr. Auf den Bau des Kanals haben diese Regengüsse einen schädlichen Einfluss, da sie eine Unzahl Wildbäche verursachen, deren Korrektion eine Hauptschwierigkeit bilden wird.

Die Winde sind am Isthmus, im Gegensatz zu denen der Meerenge, sehr regelmässig. Der Monsun (Regen- und Sturmwind von NO und NE) bläst im Winter und in den ersten Monaten des Frühlings; die übrige Zeit des Jahres herrscht der Süd- und Ostwind.

Die Temperatur erreicht ihr Maximum im Mai mit 33° (1876) und ihr Minimum im Dezember mit 13°. Die am Isthmus herrschenden Krankheiten sind: die Fieber (selten heftig), Katarrhe, Augenkrankheiten, Rheumatismen, Geschwüre und Blattern. Letztere Krankheit hat 1876 allein 7 pCt. der Bevölkerung vernichtet. Im Allgemeinen ist jedoch die Akklimatisation dem Europäer hier viel leichter, als am Isthmus von Panama; vorausgesetzt, dass er die Vorsichtsmassregeln beobachtet, die in allen heissen Ländern üblich sind.

Was die Materialien zum Bau des Kanals anbetrifft, so könnten die Verhältnisse kaum günstiger sein. Grosse Waldungen, harte und weiche Steine, Kalk, Lehm und Kohle stehen zu Diensten und zum Transporte derselben können die Flüsse und das Meer benutzt werden. Schwerer ist es, die nöthigen Arbeiter zu finden, da die ganze Halbinsel blos 6 000 Seelen zählt. Wenn man bedenkt, dass dies gerade die Maximalarbeitszahl ist, auf die gerechnet werden muss, so bleibt nichts Anderes übrig, als Arbeiter zu importiren. Hierzu stehen neben den Malayen, die Chinesen, Birmanen, Indier etc. zur Verfügung, die wie die Eingeborenen gegen die Fieber unempfindlich und als tüchtige und gelehrige Arbeiter bekannt sind. Man bezahlt sie mit einer halben Rupie (1,25 Fr.) pro Tag. Zur Beförderung der Lasten wendet man Elephanten an, die sich pro Monat zu 60 Rupien miethen lassen, oder zu 600—800 Rupien käuflich sind.

Hinsichtlich der Nahrungsverhältnisse kann hervorgehoben werden, dass die Gegend, ohne irgendwie bebaut zu sein, überaus fruchtbar ist. Schlachtvieh (besonders Rinder) und jagdbares Wild finden sich in genügender Zahl. Neben dieser Fruchtbarkeit der Gegend wird auch der Reichthum des Bodens an Mineralien (Gold, Kupfer, Quecksilber, Zinn und Eisen), wie das Vorhandensein einer Reihe exportfähiger Droguen den Unternehmern des Kanalbaues zu Statten kommen.

Die Baukosten des Kanals werden in dem ausführlichen Bericht des Herrn v. Lesseps auf rund 20 000 000 Frcs. berechnet und da die Bauzeit auf 7 Jahre angenommen wird, so schlägt Herr v. Lesseps die Gesammtausgabe incl. Bauzinsen auf rund 25 000 000 Francs an; dagegen glaubt er eine jährliche Einnahme von rund 6 000 000 Frcs. in Aussicht setzen zu können. Dieselbe würde durch eine Besteuerung der durchfahrenden Schiffe im Ansatz von 4 Frcs. pro Tonne Gehalt herbeigeführt. Der Gehalt sämmtlicher, die Strasse von Malakka passirenden Europäischen und Amerikanischen Schiffe betrug nämlich im Jahre 1878 837 000 t. Herr v. Lesseps nimmt nun an, dass sich diese Transportquantität bis zur Vollendung des Kanals, d. h. bis nach 1890, auf gegen 1 500 000 t steigern werde und gelangt in Folge dessen zu obigem Resultat. Eine Vermehrung der Einnahmen liesse sich ferner erzielen durch eine jedem Reisenden aufzuerlegende Personalsteuer, ähnlich wie dies am Suezkanal eingeführt ist. Die Steuer für die Transportquantitäten sei mit 4 Frcs. pro Tonne nicht zu hoch bemessen, indem es für die Rheder vortheilhafter sei, diese Steuer zu bezahlen, als den Umweg durch die Strasse von Malakka zu machen.

Wir lassen nun noch eine vergleichende Tabelle einiger ausgeführten und in Ausführung begriffenen Seeschifffahrtskanäle folgen. Laut derselben betrugen:

An den Schifffahrtskanälen von	Suez	Panama	Korinth	Kra
1. Die Länge des Tracés in km	165	73	6,4	106
2. „ Höhe des Scheidepunktes in m	20	87	87	25
3. „ Ausgrabung in Millionen m³	74	73	27	26
4. „ Baukosten in Millionen Frcs.	225	430	53	20
5. „ Gesammtausgabe incl. Bauzinsen in Millionen Francs	300	600	63	25
6. „ Wassertiefe in m	8,5	8,5	8,5	8,5
7. „ Sohlenbreite in m	22	22	22	22
8. „ Breite am Wasserspiegel in m	58	56	30	36

Abgesehen von den grossen handelspolitischen Vortheilen, welche mit dem Bau des Schifffahrtskanals von Kra verknüpft sind, erscheint eine Abkürzung des Seeweges nach China und dem ganzen äussersten Orient auch für die gegenwärtige auswärtige Politik Frankreichs von grosser Bedeutung.

Aus Russland.

Die Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn ist nach telegraphischer Mittheilung aus Warschau, am 25. d. M. im Beisein der Spitzen der Civil- und Militärbehörden in Radom durch den Geheimen Ministerialrath Schernwal aus Petersburg feierlich eröffnet und dem Verkehr übergeben worden.

*) Diese buchtartige Flussmündung bildet die Grenze zwischen dem Königreich Siam und den Britischen Besitzungen, so dass der Kanal auf einer Strecke von 58 km die Englischen Gewässer benutzen muss; dann aber ausschliesslich auf Siamesischem Boden bleibt. Das Aestuarium hat an seiner Mündung ins Meer eine Breite von 4 km und eine Tiefe von 18 m. Es reicht bis zum Dorfe Kra (20 m über dem Meere und 70 km davon entfernt), wo es noch eine Breite von 40 m und eine Tiefe von 2,7 m hat.

Die Amerikanischen Eisenbahnverhältnisse im Jahre 1884.

Der gedrückte Zustand der Industrie begann sich voll und allgemein geltend zu machen vor etwa einem Jahre, obwohl der Niedergang schon in der letzten Hälfte von 1881 anfing. Während des letzten Jahres sind die Zeichen der schlechten Zeit klarer hervorgetreten durch ein weiteres allgemeines Herabgehen der Waarenpreise, die Einschränkung der Produktion der Fabriken, die Schliessung mancher Werke, Herabsetzung der Löhne, zahlreiche Strikes der Arbeiter, Verminderung der Eisenbahneinnahmen, eine bedeutende Einschränkung des Eisenbahnbaues und der sonstigen Bauten, viele Bankerotte, ein erhebliches Heruntergehen des Nutzens in fast allen Geschäftsbranchen und einen sehr bedeutenden Fall der Kurse der meisten Eisenbahnaktien und -Obligationen. Es gab eine Art Panik zu einer Zeit, als Geld im Ueberfluss vorhanden war und der Zinsfuss aussergewöhnlich niedrig stand. Von neuen Unternehmungen hörte man so gut als nichts. Fabriken und Eisenbahnen stehen im Allgemeinen so unvortheilhaft da, dass nur in ganz ausnahmsweisen Verhältnissen Kapitalisten geneigt sind, ihre Anzahl zu vermehren.

Unzweifelhaft haben wir zu leiden an den Folgen einer grossen industriellen Ausschweifung, welche im Jahre 1879 begann, 1881—82 kulminirte und deren Wirkungen namentlich in einer Richtung sichtbar wurden: in dem Bau von 11 600 Miles neuer Bahnen im Jahre 1882, einem Zuwachs von 11 pCt. in einem einzigen Jahre zu dem schon damals so umfangreichen Bahnsystem des Landes. Eine bedeutende Zahl von fabrizirenden Industrien wurde ziemlich zu derselben Zeit in gleichem Massstabe entwickelt und dies setzte sich nachher noch fort, nachdem die unmittelbaren Aussichten dieser Industriezweige ungünstige geworden waren, da es häufig 2—3 Jahre erfordert, solche Unternehmungen in Gang zu setzen. Daher wurden selbst noch im vergangenen Jahre zahlreiche Fabriken eröffnet, wiewohl sehr wenige neu projektirt.

Wenn wir statistische Nachweise über die Leistungsfähigkeit unserer verschiedenen Industrien hätten, so würden wir sicherlich finden, dass manche Zweige derselben seit 1878 enorm angewachsen sind und zwar am stärksten die mit der Produzirung von Bauhölzern und Brettern, Eisen und anderen Metallen, Ziegelsteinen etc., kurz mit allem Baubedarf beschäftigten. Ein hervorragendes und nicht misszuverstehendes Zeichen hiervon ist die kolossale Eisenbahn-Bauthätigkeit. Eine Eisenbahn hat ökonomischen Werth für das Land lediglich zur Erhöhung oder Wohlfeilmachung der Produktion anderer Annehmlichkeiten. Nun war aber vom Anfang 1879 bis Ende 1882 der Zuwachs in der Meilenzahl der Bahnen des Landes nicht weniger als 43,5 pCt., während die gleichzeitige Bevölkerungszunahme geringer als 15 pCt. und die Vergrösserung der Fläche kultivirten Landes nur 10 pCt. betrug. Wahrscheinlich gab es auch, abgesehen von der Herstellung von Baumaterialien, nur wenig Industriezweige, deren Anwachsen in so enormem Missverhältnisse zur Bevölkerungszahl und zur Landwirthschaft stand, wie das der Eisenbahnen, und es hat kaum eine einzige Branche, welche, wie die letzteren, für ihr Gedeihen von der Gesammtbevölkerung und Produktion des Landes abhängig ist, einen gleich rapiden Fortschritt gemacht.

Wir wollen nun nicht sagen, dass alle Industrien gleichmässig und im genauen Verhältniss zur Vermehrung der Bevölkerung vorwärts gehen sollten, denn die Zunahme von Wohlstand ruft viele Bedürfnisse hervor, deren Befriedigung ein schnelleres Vorschreiten einzelner Produktionzweige recht wohl zulässt.

Es ist aber unzweifelhaft, dass nachdem wir in einem Jahr 8 600 Miles Bahnen mehr bauten, als noch 4 Jahre vorher, wir nicht in gleichem Massstabe zu bauen fortfahren können und dass, wenn die zum Bahnbau Materialien liefernden Industriezweige sich so weit ausgedehnt haben, um allen Bedarf für den Bau im Umfange des Jahres 1882 zu decken, sie bedeutend zu weit vorgegangen sind. Die Differenz zwischen dem Bau jenes und dem des Jahres 1884 von mehr als 7 000 Miles macht sich daher auch im weitesten Umfange schwer fühlbar.

Man kann wohl nicht schlagender die Ausdehnung des Wechsels, der die Eisenbahnen in den letztvergangenen Jahren betroffen hat, darstellen, als durch die nachfolgenden Zahlen der Bevölkerung der Vereinigten Staaten, der mit Getreide und Baumwolle bepflanzten Acres und der geernteten Bushel Getreide und Ballen Baumwolle — beides die Haupttransportartikel der Bahnen — pro Mile Bahn während der letzten 6 Jahre:

Jahr	Bevölkerungszahl	Acres	Bushel Getreide	Ballen Baumwolle
1879	581	1 565	31 600	67,73
1880	545	1 466	28 932	70,53
1881	509	1 359	19 804	52,65
1882	473	1 236	23 405	50,18
1883	462	1 204	21 563	47,00
1884	458	1 202	23 590	43,04

Es ergiebt sich hieraus, wie viel geringer gegenwärtig alle diese Quellen der Erhaltung der Eisenbahnen sind, als in den Jahren 1879 und 1880, als letztere sehr gut prosperirten. Diese Quellen sind allerdings nicht die einzigen; landwirthschaftliche Produkte bilden sogar nur einen kleinen Theil des Verkehrs mancher Bahnen und nur bei wenigen einen sehr grossen Theil. Aber Bevölkerung und Kulturfläche sind sicherlich die Hauptelemente unseres Nationalwohlstandes; denn die Produktion der nicht landwirthschaftlichen Industrien ist in bedeutendem Umfange abhängig von der Landwirthschaft und sehr genau begrenzt durch die Bevölkerungszahl. Selbst bei dem eingeschränkten Eisenbahnbau des vergangenen Jahres hat ein fernerer geringer Rückgang dieser Zahl pro Mile Bahnlänge stattgefunden; ermuthigend ist dagegen, dass sich gleichzeitig die Zahl der kultivirten Acres so ziemlich behauptet hat.

Am meisten und allgemeinsten interessirt die Frage, wie lange die schlechte Zeit dauern und ob ein weiterer Niedergang zu befürchten sein möge, denn Jedermann scheut sich jetzt zu kaufen in der Furcht, dass der Werth des Gekauften ihm in der Hand verschwinden möge und dies wirkt auch in hohem Masse auf die Eisenbahnkurse.

In erster Stelle kommt bei dieser Frage in Betracht, dass die Produktion, wie weit auch ihr nothwendiges Mass überschritten gewesen sein mag, doch bereits fast allgemein eingeschränkt und das Reguliren der schaffenden Kräfte derart, um mehr das Nöthige als das nicht Nothwendige herzustellen, im Fortschreiten begriffen ist. Die gute Ernte des letzten Jahres ist wohl geeignet, den Wohlstand zu erhöhen ungeachtet der niedrigen Preise, deren Wirkung übrigens bei dem Hauptartikel, dem Mais, bis jetzt kaum stark empfunden wird. Es ist kein Grund zu befürchten, dass die ausnahmsweise geringen Preise für Weizen sich dauernd halten werden oder dass die Konkurrenz bei Versorgung Europas mit Brotstoffen sich noch verstärke.

Sodann ist zu beachten, dass finanzielle Noth, wie sonst oft in schlechter Geschäftszeit, keineswegs besteht. In dieser Beziehung ist bei den Eisenbahnen ein Kontrast gegen die Periode nach 1873 bemerkenswerth. Die Anzahl der Obligationen, für welche Zinsen unbezahlt bleiben, ist verhältnissmässig sehr gering und die Börsenkurse zeigen, dass man eine grosse Vermehrung jener Zahl kaum befürchtet.

Ebenso wenig ist, trotz der ziemlichen Unsicherheit betreffs der Zukunft, von dem sonst zuweilen herrschenden Misstrauen die Rede. Geld war kaum je so im Ueberfluss vorhanden als jetzt und Kapital ist genügend zu haben für Unternehmungen, welche guten Erfolg versprechen, wiewohl sie, angesichts der jüngsten schmerzlichen Erfahrungen, schärfer als sonst geprüft werden. Die Einstellung des Eisenbahnbaues in ausgedehntem Masse ist für die bestehenden Bahnen besonders vortheilhaft, da ihnen das irgendwie vorkommende Anwachsen des Verkehrs allein zu gute kommt.

In der Eisenbahngeschichte des Jahres 1884 ist vielleicht die bedeutsamste und in demselben zuerst deutlich fühlbar gewordene Thatsache, die Vermehrung der Durchgangslinien zwischen dem Westen und dem Atlantischen Ocean. Diese Linien konkurriren mit den Bahnen von höchsten Einnahmen, deren Anzahl, speciell östlich vom Ohio, während langer Zeit unverändert geblieben war.

Die neuen Bahnen begannen ihre Thätigkeit, als der Gesammtverkehr bereits sich verringerte und obwohl manche von ihnen noch nicht den erwarteten Verkehrsantheil an sich gezogen haben, so sind doch durch sie die Einnahmen von zwei der östlichen Durchgangsbahnen und von verschiedenen ihrer westlichen Anschlussstrecken sehr bedenklich geschmälert worden. In Verbindung hiermit sind die Eisenbahnkriege zu nennen, welche ziemlich zahlreich vorkommen, aber nicht so andauernd und im Osten nicht so verzweifelt waren, als in früheren Jahren.

Westlich von Chicago fanden während des grössten Theils des Jahres Störungen statt betreffs des Missouri-Transitverkehrs; die Personengeld-Preise zwischen Chicago und Missourifluss-Orten gingen auf 1 Dollar herab, statt der regelmässigen 15 Dollar. Die Differenzen der Chicagoer Bahnen sind jetzt beigelegt, über die der Linien westlich vom Missouri schweben die Verhandlungen. Im Ganzen gab es mehr Kämpfe als sonst und der Eintritt neuer Bahnen in das Feld hat es schwierig gemacht, Vereinbarungen über Theilung des Verkehrs zu treffen.

Mit geringeren Transporten und Frachtsätzen war eine Verminderung der Einnahmen unvermeidlich. Durchschnittlich sind in den ersten 10 Monaten des Jahres etwa 8 pCt. in den Monaten seit Juli ca. 10 pCt. weniger als im Vorjahr eingenommen. Bei manchen Bahnen sind auch die Ausgaben in den letzten Monaten bedeutend eingeschränkt, grösstentheils durch Aufschiebung von Unterhaltungsarbeiten; auch niedrigere Löhne und Materialpreise haben zur Ermässigung der Kosten beigetragen.

In technischer Beziehung sind bemerkenswerthe Fortschritte nicht zu verzeichnen. Die Frage, wie die jetzt gebräuchlichen gefährlichen Kuppelungsapparate durch bessere zu ersetzen seien, hat die grösste Aufmerksamkeit der Fachkreise und des Publikums auf sich gezogen, auch zeigt man mehr Interesse für Block-

signale und Abschlussapparate, durchgehende Güterzugbremsen und Verminderung der Niveaukreuzungen von Wegen; die den Verwaltungen aufgedrungene Sparsamkeit ist aber kostspieligen Neuerungen nicht günstig.

Die nächsten Aussichten für das neue Jahr lassen einen tüchtigen Verkehr in den meisten landwirthschaftlichen Erzeugnissen, excl. Baumwolle, dagegen eine Verminderung der Transporte in Fabrikerzeugnissen und Handelswaaren erwarten; auch wird der Personenverkehr, dank der geringeren Einnahmequellen des Publikums, Einschränkungen erleiden, soweit nicht grosse Fahrpreis-Ermässigungen zum Reisen anregen. Im allgemeinen kann gleichwohl für den Winter ein erträgliches Geschäft erwartet werden.

Zu grosser Verbesserung der Lage, d. h. einer genügenden Anregung zur Beschäftigung der Fabriken bis zu ihrer gegenwärtigen Leistungsfähigkeit, sind dagegen zunächst keine Aussichten vorhanden, folglich auch nicht zur Vermehrung der Eisenbahneinnahmen. („Railr. Gaz.")

Aus Newyork und Umgegend.

Von **Hermann Claudius.**

XXXVIII.

Der Frost hatte die Felsen mürbe gemacht und nach Eintritt von Thauwetter stürzten bedeutende Blöcke zu wiederholten Malen auf die Gleise der West Shore Bahn, dicht am Hudson River in der Nähe von Newburgh, herab. Zwei Züge rannten in der Nacht auf die herabgestürzten Felsstücke, ein Expresszug und ein Güterzug. Personen wurden beschädigt, der Verkehr wurde gehemmt. Ein dritter Unfall an derselben Stelle wurde durch einen „tramp" verhindert. Der arme Mensch sah einen Felsblock auf dem Gleise liegen und hörte das Nahen eines Zuges; es gelang ihm den Zug rechtzeitig aufzuhalten. Wurde er belohnt? In der Zeitung stand nichts davon.

Es sind Leute angestellt, welche die gefährlichsten Strecken zu begehen haben, ihre Bezirke sollen jedoch so gross sein, dass sie zu selten an ein und dieselbe Stelle kommen.

In den Zeitungen, besonders in „elektrischen", wird immer noch viel Propaganda für den elektrischen Betrieb der Hochbahnen gemacht. Professor Moses G. Farmer schrieb einen (veröffentlichten) Brief an Cyrus W. Field, welcher geeignet sein muss, den geizigsten Kapitalisten zu veranlassen, sein ganzes Vermögen den Hochbahn Electric Companies zur Verfügung zu stellen. Das Resultat seiner Rechnungen ist folgendes:

Jetzt auf der 2. Avenuelinie gleichzeitig etwa im Dienste 20 Lokomotiven à 110 Pferdekräfte; 5 Pfund Kohle pro Pferdekraft und Stunde (1 Ton à 2 240 Pfund = 4 D.).

Die stationären Maschinen an der 63. Strasse für die Dynamos sollen 1¾ Pfund Kohle pro Pferdekraft und Stunde brauchen (1 Ton à 2 240 Pfund = 2 D. 50 Cts.).

1 Pferdekraft = 746 Ampèrevolt, daher braucht er $20 \times 110 \times 746 = 1\,641\,200$ Ampèrevolt.

Alsdann glaubt Professor Farmer, es sei möglich, Dynamos zu bauen, welche 90 pCt. der am Dynamometer gemessenen Pferdekräfte in Elektrizität umsetzen, dass die Motore ebenfalls 90 pCt. der empfangenen Elektrizität in Zugkraft verwandeln können.

Diese „crackengines" liefern nun folgende staunenswerthe Ersparnisse:

Jetzt brauchen die 20 Lokomotiven bei 2 200 Pferdekräften stündlich 11 000 Pfund Kohlen = 19 D. 65 Cts.

Professor Farmer berechnet für:

Volts	Pferdekräfte	Pfund Kohle	Ersparniss	
500	3 369	5 896	13 D. 7 Cts.	Diese Zahlen entnehme ich den bezüglichen Tabellen.
1 000	2 879	5 039	14 „ 3 „	
1 500	2 787	4 889	14 „ 19 „	
2 000	2 757	4 825	14 „ 27 „	

Mr. Edison wurde gleichfalls „interviewt" und legt besonders grosses Gewicht darauf, dass man *keinen Heizer*, also nur *einen* Mann auf der Maschine brauche!!!

Hier in diesem Klima, wo im Sommer Sonnenstiche, im Winter Herzschläge alltäglich häufig vorkommen, Newyorks Hochbahnmotore nur mit einem Mann zu besetzen, ist komisch. Besteht ja selbst ein Gesetz für die Ferryboote, dass stets zwei Piloten am Steuerrade stehen müssen! Seit ich hier bin, starben bereits mehrere Piloten von Ferrybooten am Herzschlage neben ihrem Rade.

Welcher Schwindel mit Dynamomaschinen getrieben wird, geht aus Nachstehendem hervor: Vor kurzem erregte in einem der Neu-England-Staaten eine neue Dynamomaschine wegen ihrer ungeheuren Leistungsfähigkeit beträchtliches Aufsehen. Der Käufer wünschte, dass sie vor Uebernahme ein Fachmann genau untersuche. Der Lieferant liess den Fachmann vor lauter Geschwätz gar nicht an die Maschine heran. Der Fachmann kam einige Tage später in Begleitung eines Freundes wieder. Der Freund hatte nun den Lieferanten „niederzuschwatzen". Der Fachmann fand ein ihm völlig unnütz erscheinendes Bleirohr, welches in einen anderen Theil der Dynamofabrik führte; er zerschnitt das weiche Blei mit seinem Messer und fand einen Kupferleiter darin! Der Schwindel bestand nun darin, dass man den Strom von einer sehr starken Dynamomaschine an die im Handel befindliche crackengine von 90 oder 95 pCt. führte und denselben für als von der kleinen Maschine erzeugt ausgab.

Man will demnächst den Bau einer elektrischen Hochbahn von Brooklyn nach Rockaway Beach (östlich von Manhattan Beach) beginnen. Die Länge würde gegen 7 Englische Meilen betragen. Ein solches Projekt besitzt mehr Lebensfähigkeit, als das, die Newyorker Hochbahnen elektrisch zu betreiben. Auf Coney Island könnte man vielleicht sogar das alte Problem lösen, den Wellenschlag des Oceans in Elektrizität umzusetzen. Sand ist genug dort; mittelst des ausgezeichneten Wellenschlages könnte man ungeheure Massen desselben beliebig hoch heben und damit ganz nach Bedarf etwa in der Mitte der Strecke die Dynamosmaschinen treiben. Im Winter braucht man die Bahn ohnehin nicht.

Der Sand an dieser Küste und an noch anderen Orten heisst „singender Sand". Er muss ganz trocken sein, wenn er, indem man darüber geht, „singen" soll. Ich habe diesen Ton nie gehört, weil der Sand immer etwas feucht war; der Ton soll auf 100 Schritte vernehmbar sein und dem Bellen eines Hundes gleichen. Man glaubt, dass organische Beimengungen die Ursache der eigenthümlichen Erscheinung sind.

Das neue Bennett-Mackey Kabel, dessen Bureau sich in einem ehemaligen Cigarrenladen, Wallstreet, Newyork, befindet, scheint den alten konsolidirten Kompanies starke Konkurrenz zu machen, denn letztere sollen beabsichtigen, den jetzigen Tarif von 40 Cts. pro Wort noch weiter herabzusetzen. London meldet um ½ p. pro Wort. 1867 kostete eine Depesche bis zu 20 Worten (höchstens 100 Buchstaben) 10 £, jedes Wort mehr 2 s. (Schellen, das Atlantische Kabel u. s. w.).

Seltsamer Weise meldet man aus Philadelphia, dass dortselbst mehrfach Explosionen in unterirdischen elektrischen Leitungen vorgekommen sind; allerdings hielt die betreffende Gesellschaft nicht darauf, dass die Röhren nicht gehörig ventilirt wurden, wie ich vorgeschlagen habe, doch sind mir derartige Dinge in Berlin nicht bekannt geworden. Als ich bei der Telegraphenverwaltung in Berlin beschäftigt war (1868—1870), lagen unsere Kabel in weiten eisernen Röhren. Häufig genug mussten die Untersuchungsbrunnen geöffnet und alsdann Arbeiten mit dem Löthzeuge vollzogen werden; mir ist kein Fall bekannt geworden, dass in den Röhren angesammelte „fouil air" explodirt wäre. Das Unglück betraf die Philadelphia Sectional Electric Underground Company.

Hier in Newyork bestanden vor 3 Jahren zwei „Steam heating companies". Beide legten damals ihre unterirdischen Röhrennetze aus und begannen bald, Dampf zu geben. Die eine Gesellschaft besteht noch heute und hat wenig Unglücksfälle zu verzeichnen gehabt; die zweite Gesellschaft hingegen ist elendiglich zu Grunde gegangen. Ich übertreibe nicht, wenn ich erzähle, dass ich *sehr häufig* auf dem Broadway bei Maiden Lane, in Maiden Lane, Johnstreet, was weiss ich noch, wo überall ungeheure Dampfwolken aus den Mannlöchern der Strassen hervorkommen sah; oft fand ich tiefe Löcher, von Explosionen herrührend, welche durch Zerreissung der Dampfröhren entstanden waren. Jener Stadttheil war damals nicht viel sicherer, als etwa der Kleberplatz in Strassburg während unseres Bombardements; die schweren, eisernen Deckel der Mannlöcher wurden haushoch emporgeschleudert, Tons von schmutzigem Lehm, Massen von Russ (als schlechter Wärmeleiter benutzt) an die Häuser, in die Läden geblasen. Der Konstrukteur hatte bei Berechnung der Röhrenstärke sicher einen „falschen Logarithmus" gegriffen, daher der trouble. Kurz und gut, behördlich wurde das Unwesen eingestellt.

Der Sitz der Hochbahnen-Verwaltung, bis jetzt Broadway 71, Newyork City, wurde nach Irvington, nicht weit von Newyork, am linken Ufer des Hudson River, Westchester County, verlegt. Jay Gould, Präsident der Bahnen, hat dort seine Villa; man glaubt, die Ursache der Uebersiedelung sei die Absicht, auf diese Weise die Steuerzahlung für die Hochbahnen zu umgehen.

Literatur.

Die Frage des Kanalbaues in Preussen. Von Dr. *Aug. Meitzen*, Geh. Regierungsrath a. D., Professor an der Universität Berlin. Leipzig. Verlag von Duncker & Humblot. 1885. Separatabdruck aus „Schmoller's Jahrbuch für Gesetzgebung" in 7 Druckbogen. VIII. Jahrg. 3. Heft.

Gegen Ende 1882 wurde bekanntlich von der Königl. Preussischen Regierung dem Abgeordnetenhause ein Gesetzentwurf, betreffend *den Bau eines Schifffahrtskanals von Dortmund über Münster nach der unteren Ems zur Verbindung des Westfälischen Kohlengebiets mit den Emshäfen*, vorgelegt. Im Hinblick auf die unter Ablehnung des Regierungsentwurfs vom Herrenhause eingebrachte Resolution: „Die Regierung zu ersuchen, den Plan nach einem die Monarchie von Osten nach Westen durchschneidenden einheitlichen Kanal

vorzulegen und die Mittel dazu in einer Anleihe aufzubringen" werden im Interesse dieser tief in das volkswirthschaftliche Leben einschneidenden Frage in der vorliegenden Broschüre die Vorfragen eingehend untersucht: I. Soll Preussen überhaupt die Idee, ein umfassendes Kanalnetz auszubauen, verfolgen? und II. wenn davon nicht gänzlich Abstand zu nehmen ist, welche Hauptlinien und welches System des Baues und Betriebes fordert dasselbe?

In Betreff der ersteren Frage werden an der Hand eines umfangreichen Materials folgende Punkte beleuchtet:

1. Das Verhältniss der Kanäle zu den Eisenbahnen (Ueberlegenheit der Eisenbahnen für die gewöhnliche Waarenverfrachtung, Pfennigtarif etc.).
2. Die Ergebnisse ausländischer Kanäle (von England, Amerika, Frankreich), wobei die Gründe mangelnder Rentabilität entwickelt werden und nachgewiesen wird, dass nur eine Frachtbewegung von etwa 2 Millionen Tonnen pro Kilometer für Kanäle rentabel ist.

Hinsichtlich der zweiten Frage werden die vorhandenen Massenfrachten untersucht und topographische Bemerkungen über 13 grosse Kanalprojekte beigefügt und sodann das System des Baues und Betriebes eines zweckentsprechenden Kanalnetzes (Nothwendigkeit des Staatsbaues und -Betriebes) aufgebaut unter Darlegung der nothwendigen Beiträge zu den Anlagekosten.

Die Beurtheilung der so nach allen Richtungen erörterten Frage des Kanalbaues in Preussen führt den Herrn Verfasser zu folgenden Schlussfolgerungen:

„1. Die Eisenbahnen sind den Kanälen für die gewöhnliche Waarenfracht überlegen, sie vermögen einem Verkehr bis zu 2 Millionen Tonnen auf den Kilometer besser und billiger zu dienen.
2. Bei solchem geringen Verkehr sind Kanäle nur als Verbindungsglieder zwischen anderen, leistungsfähigen Wasserstrassen oder zu Entwässerungen, Moorkulturen etc. gerechtfertigt.
3. Für grössere Massengüter als 2 Millionen Tonnen pro Kilometer hört die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn mit dem Kanal auf. Die Kanalanlage wird rentabel und lässt die Eisenbahn in der Billigkeit der Fracht, in der Entwickelungsfähigkeit und im allgemeinen volkswirthschaftlichen Nutzen hinter sich.
4. Dieser Annahme wird durch die bei den Kanälen des Auslandes gemachten Erfahrungen nicht widersprochen.
5. Der Anforderung, Aussicht auf Massenfracht von 2 Millionen Tonnen pro Kilometer zu gewähren, entsprechen auf dem Preussischen Staatsgebiete drei in Berlin kreuzende Hauptlinien, nämlich: Oberschlesische Grenze-Hamburg, Dresden-Stettin und von Königsberg i/Pr. über Dortmund nach der Holländischen Grenze bei Venlo. Diese Linien bedürfen Zwischenlinien von Oberschlesien nach der Weichsel, von Halle a/S. nach der Havelmündung und von Dortmund nach der Elbemündung, sowie der Erweiterung der Rheinstrasse bis Frankfurt a/M.
6. Die auf diesen Linien gegenwärtig schon vorhandenen Wasserverbindungen genügen nur theilweise und müssten für Fahrzeuge von grösserer Tragfähigkeit und zur Erreichung grösserer Fahrgeschwindigkeit entsprechend ausgebaut werden.
7. Die Anlagekosten von etwa ½ Milliarde Mark würden sich grösstentheils durch eine auf 0,7 ₰ pro Tonne und Kilometer zu normirende Kanalgebühr verzinsen. Diese Gebühr darf durch eine geringe Anlageabgabe erhöht werden.
8. Einen weiteren Theil der Deckung empfiehlt sich bis zur Höhe der Kosten des Grunderwerbs und des Ersatzes für Schädigungen der Grundstücke durch Beiträge der Kommunen, Privatinteressenten etc. aufzubringen, welche Beiträge event. durch Entscheidung der Ressortbehörden für Landeskultur nach Verhältniss des zu erwartenden Nutzens zu vertheilen wären."

Als Anlagen enthält die sehr lesenswerthe Broschüre eine Berechnung der Kosten der Kanalboote nach E. Bellingrath und eine sehr instruktive Karte der Preussischen Wasserstrassen, unter Einzeichnung der nothwendigen, bauwürdigen und rentablen Kanallinien.

Preussisches Gesetz- und Verordnungsblatt, Archiv für die gesammte Preussische Gesetzeskunde. (Herausgeber: Max von Oesfeld.) Das Blatt, welches seit 1. Januar d. J. wöchentlich einmal in G. Hempel's Verlagsbuchhandlung (Bernstein und Frank) in Berlin erscheint, soll bei der in unserer Zeit rasch wechselnden Gesetzgebung mit den dazu gehörigen zahlreichen Ausführungsbestimmungen etc. dem Beamten und jedem Staatsbürger die Möglichkeit gewähren, im gegebenen Falle über die bestehenden Vorschriften in jedem Augenblick sich orientiren zu können. Das Blatt hat einen besonderen Werth dadurch, dass es sich nicht auf einzelne Gebiete beschränkt, sondern sämmtliche Gesetze, Verordnungen, Reskripte, Anweisungen, Instruktionen etc. etc., mit Ausschluss derjenigen rein lokaler Natur, aus allen Zweigen der Gesetzgebung umfasst, im Speciellen also alle amtlichen Vorschriften bringt, welche die Abgaben, Stempel, Steuern und Zölle, das Postwesen, die Militär- und Marineangelegenheiten, soweit diese für die Civilbeförderung wichtig, das Staatswesen, die Medizinalangelegenheiten, Kunst- und wissenschaftlichen Anstalten, die Kirchen- und Schulsachen, das Berg-, Hütten- und Salinenwesen, die Eisenbahnangelegenheiten, Handel und Gewerbe, die Polizei- und Justizverwaltung, das Pensionswesen, die Landwirthschaft, Kreditinstitute, die Standesamts-Angelegenheiten, die Provinzial-, Kreis- und Gemeindeverwaltung, die Fischerei, die Forstverwaltung, das Gesinde- und Vereinswesen, die gesammten Beamtenverhältnisse etc. etc., kurz alle Gegenstände der Gesetzeskunde betreffen, und zwar in wörtlicher Wiedergabe unter Hinweisung auf die Gesetzsammlung und die Verordnungsblätter, wo die Verordnung etc. publizirt ist. Zur Erleichterung des Nachschlagens soll am Schlusse eines jeden Vierteljahres ein vollständiges, übersichtliches und ausführliches Sachregister beigegeben werden, wodurch der dauernde Werth des Blattes erhöht wird.

Die zu überwindende Hauptschwierigkeit scheint uns darin zu liegen, dass es kaum möglich sein wird, den gewaltigen Stoff, welcher die ganze gesetzgeberische Thätigkeit des Preussischen Staats umfasst, auf den Raum eines wöchentlich in der Stärke von 1 Bogen erscheinenden Blattes zusammenzudrängen, ohne Wesentliches fortzulassen. Der Herausgeber wird sich oft darauf beschränken müssen, die betreffenden Erlasse nur zu registriren, statt einen wörtlichen Abdruck derselben zu bringen.

Derselbe, durch seine staatsrechtlichen Arbeiten bekannt, erscheint übrigens zur Leitung eines solchen Blattes, welches einem ausgesprochenen Bedürfniss entgegenkommt, besonders geeignet und wünschen wir demselben besten Erfolg. Der Abonnementspreis beträgt vierteljährlich 2,40 ℳ.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrsstörungen.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Auf der Strecke Cam. Moravica-Fiume der südlichen Linie der Königl. Ungarischen Staatsbahnen ist seit dem 14. d. Mts. bis auf Weiteres zufolge von anhaltenden Borastürmen hervorgerufenen Schneeverwehungen der Gesammtverkehr eingestellt. Für Sendungen nach Fiume und vice versa kann auch die Hilfsroute Steinbrück-St. Peter-Fiume nicht benutzt werden, da auch dort aus obigen Ursachen der Frachtenverkehr eingestellt ist. (168)

Budapest, am 24. Januar 1885.
Direktion.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. In Folge Schneeverwehung ist der Lastzugsverkehr via Laibach nach Triest und Fiume seit 21. d. M. unterbrochen.

Mit Bezug auf § 14 alin. 3 und 4 des Vereins-Wagenregulativs wird diese Verkehrsstörung, welche voraussichtlich in 4—5 Tagen behoben sein wird, zur allgemeinen Kenntniss gebracht.

Wien, am 22. Januar 1885. (169)
Die General-Direktion.

II. Güterverkehr.

Vom 1. Februar d. J. ab werden die Artikel: „eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren und Reservoirs" in den Ausnahmetarif B. des **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs** aufgenommen.

Elberfeld, den 22. Januar 1885. (170)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Verkehrs.

Mit Gültigkeit vom 1. Februar cr. treten im rubrizirten Verbande zwischen der Station **Ober-Leschen** des diesseitigen Direktionsbezirks und der Station **Lüben** der Breslau-Freiburger Eisenbahn direkte Frachtsätze in Kraft, welche bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie dem Auskunftsbureau hier — Bahnhof Alexanderplatz — zu erfahren sind.

Berlin, den 24. Januar 1885. (171)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar cr. gelangt im Staatsbahnverkehr **Berlin-Breslau** für Transporte von Blei, Zink etc. bei Aufgabe von mindestens 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür ab Station Oswiecim nach Swinemünde trans. seewärts der Ausnahmefrachtsatz von 2,04 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Die Gewährung dieses Satzes erfolgt im Rückvergütungswege, wenn die für die Transporte festgesetzten und bei den genannten Stationen zu erfahrenden Kontrollvorschriften für die wirklich stattgefundene Verfrachtung zur See erfüllt sind.

Breslau, den 20. Januar 1885. (172)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. Februar 1885 treten Transittarife für den Transport von Getreide, welches von einem Belgischen oder Holländischen Hafen zu Schiff nach Mannheim und Ludwigshafen a/Rhein und von da nach den Stationen der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn und Wohlen-Bremgarten), der Gotthardbahn, der Emmenthalbahn, der Jura-Bern-Luzernbahn (einschliesslich der Bödelibahn), der Westschweizerischen Bahnen (einschliesslich der Simplonbahn und der Linie Bulle-Romont) transportirt wird, in Kraft.

Karlsruhe, den 24. Januar 1885. (173)

Generaldirektion.

Am 1. Februar cr. tritt zu dem Ausnahmetarif *B* (Heft 2) vom 1. April 1883 für die Beförderung von **Steinkohlen etc. in Wagenladungen** von 10 000 kg von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrhein.)** nach solchen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Elberfeld** der Nachtrag VII in Kraft, welcher neue Frachtsätze für den Verkehr nach Station Borgholz enthält.

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 21. Januar 1885. (174)

Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Am 1. Februar d. Js. gelangt der Nachtrag I zum Gütertarif Theil II für den **Magdeburg-Bayerischen Verband** zur Ausgabe. Derselbe enthält: 1. Aenderung bezw. Ergänzung der Tarifvorschriften, 2. Aenderung von Stationsnamen, 3. Ausnahmetarif No. 6 für Bausteine, 4. Berichtigungen des Tarifs.

Die Berichtigung des Frachtsatzes München Centralbahnhof - Jaevenitz tritt jedoch erst am 15. März d. Js. in Wirksamkeit.

Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 20. Januar 1885. (175)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Februar 1885 tritt der Nachtrag I zum Tarife für den **Berlin - Sächsischen Verbands-Güterverkehr** in Kraft. Dieser Nachtrag, welcher im Wesentlichen veränderte resp. neue Entfernungen für den Verkehr der Stationen Dresden-Altstadt, Dresden - Neustadt (Leipziger und Schlesischer Bahnhof), Gera, Hof, Klotzsche, Mehltheuer, Niederbobritzsch, Pausa, Reuth, Schönberg, Triebes, Zeitz, Zeulenroda und Zittau der Sächsischen Staatsbahnen, sowie für die Station Grunewald der Berliner Ringbahn enthält, ist bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 20. Januar 1885. (176)

Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Februar d. J. gelangt der Nachtrag III zum Tarif für die Beförderung von l e b e n d e n T h i e r e n in Wagenladungen (excl. von Pferden) zwischen Stationen der Königl. **Bayerischen Staatseisenbahnen** einerseits und **Halle, Magdeburg, Neustadt - Magdeburg** und **Sudenburg**, sowie **Berlin** andererseits **vom** 15. April 1879 zur Einführung.

Derselbe enthält neue Frachtsätze und ist bei den betheiligten Expeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 20. Januar 1885. (177)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Februar 1885 treten im **Bromberg-Sächsischen Verbande** für Hof, Mehltheuer, Reuth und Schönberg der Sächsischen Staatsbahn anderweite, ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandsstationen in Erfahrung zu bringen sind.

Bromberg, den 22. Januar 1885. (178 J)

Königl. Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 7. März 1885 n. St. ab werden sämmtliche **Tarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Oelsamen und Oelkuchen** im direkten Verkehr zwischen den in der vom 1. Oktober 1882 n. St. giltigen II. Ausgabe des Tarifs vom 15./27. November 1879 sowie in der von demselben Tage giltigen II. Ausgabe des Anhanges zu vorbezeichnetem Tarif nebst den zugehörigen Nachträgen enthaltenen Stationen der Libau-Romnyer Eisenbahn einerseits und Deutschen Stationen andererseits aufgehoben.

Vom gedachten Tage ab werden voraussichtlich anderweite, erhöhte direkte Tarifsätze zur Einführung kommen. Ueber die Höhe der neuen Frachtsätze, welche letztere zur Zeit noch nicht feststehen, wird die unterzeichnete Verwaltung bereit sein, auf Wunsch soweit als möglich Auskunft zu erheilen.

Bromberg, den 22. Januar 1885. (179J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Giltigkeit vom 1. Februar cr. gelangt im **Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr** zum Tarifheft 2 der zehnte Nachtrag zur Einführung, welcher direkte Frachtsätze für die in diesen Verkehr neu einbezogene Station Sohrau in Oberschlesien des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau enthält.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 21. Januar 1885. (180)

Namens der Verband-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Februar d. J. gelangt zu den Tarifheften No. 1 und No. 2 des **Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandstarifs** je ein Nachtrag I zur Einführung, wodurch ausser verschiedenen Frachtermässigungen für den Verkehr mit Hof, Mehltheuer, Pausa, Reuth, Schönberg, Triebes und Zeulenroda auch einige Frachterhöhungen herbeigeführt werden.

Diese Frachterhöhungen, welche jedoch erst am 15. März d. J. in Kraft treten, betreffen den Verkehr zwischen den Sächsischen Stationen Brambach, Eger, Franzensbad und Voitersreuth, sowie zwischen den Stationen Friedland i./Böhmen, Raspenau-Liebwerda der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einer- und Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin andererseits. Ausserdem enthalten diese Nachträge direkte Entfernungen für die neu einbezogenen Stationen Friedeberg a./Queis, Goldberg i./Schles., Naundorf (B. D. B.), Rogsen, Torgelow und Ueckermünde der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, sowie für Station Klotzsche der Sächsischen Staatsbahnen.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 23. Januar 1885. (181)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Am 1. Februar d. J. tritt der Nachtrag III zum Gütertarif in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zum Titelblatt und Vorwort, sowie zum Kilometerzeiger, Berichtigungen von Stationsnamen, Entfernungen, Frachtsätzen etc., Ergänzungen des Stationsverzeichnisses und Tarifkilometer für die neu einbezogenen Stationen Viehhof bei Gesundbrunnen des Direktionsbezirks Berlin und Eisenberg der Eisenberg-Crossener Eisenbahn.

Durch die Berichtigungen werden in einzelnen Fällen unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt. Letztere treten mit dem 15. März d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags III zum Preise von 0,15 *M.* zu haben sind.

Erfurt, den 21. Januar 1885. (182)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Vom 10. d. M. an finden die im Deutsch-Belgischen und Bayerisch - Belgisch - Englischen Verbandsverkehre für den Verkehr zwischen H o f einerseits und den Belgischen Hafenstationen Antwerpen, Brügge, Brüssel, Gent, Löwen, Nieuport, Ostende, Termonde und Terneuzen andererseits bestehenden T r a n s i t t a x e n der regulären Klassen und der Special- sowie Ausnahmetarife auch für den Verkehr zwischen Station Plauen i/V. (oberer und unterer Bahnhof) der Königlich Sächsischen Staatsbahnen und den genannten Hafenstationen Anwendung, insoweit die im Deutsch-Belgischen Verbandstarife bestehenden Frachtsätze für Plauen i/V. nicht niedriger sind.

Köln, den 22. Januar 1885. (183)

Namens der Verbands - Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Oeterreichischer Grenzstations - Tarif. In dem ab 1. Februar 1885 giltigen Oesterreichischen Grenzstations - Tarife sind nachstehende D r u c k f e h l e r zu berichtigen:

Auf Seite 13 Eger-Rumburg Stückgut-Klasse II anstatt *M.* 2,44, richtig **M. 2,40**; Eger - Schluckenau Klasse C 1 anstatt *M.* 2,47, richtig **M. 2,44**; Eger-Furth i. W. Specialtarif I statt 8,89, richtig 0,89; endlich Seite 33 Relation Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz im Verkehr mit Troppau und umgekehrt Ausnahmetarif 2 anstatt 1,05, richtig **1,65**. (184RM)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. Februar 1885 tritt ein Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen für den Transport von Eisen und Stahl, dann Eisenguss- und Stahlwaaren aller Art etc. im Verkehre zwischen Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbah[illegible] [illegible]nen der Mähri[illegible] bezw. K[illegible] stad[illegible] sei[illegible]

Gölniczthalbahn. Zu dem vom Tage der Eröffnung (27. Dezember 1884) giltigen Gebührentarife der Gölniczthalbahn für den Transport von Eil- und Frachtgütern tritt am 5. Februar 1885 der I. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Gebühren für die Umladung der Güter in Gölniczbánya und ist im kommerziellen Bureau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest V, Széchenyigasse 7) erhältlich.

Budapest, am 21. Januar 1885. (186)

Die General-Direktion
der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
als betriebführende Verwaltung der Gölniczthalbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Für den direkten Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn ist am 20. d. M. ein neuer Tarif in Kraft getreten, welcher Fahrgeldsätze für Retourbillets zwischen Berlin Lehrter Bahnhof und Parchim enthält und durch welchen für den Verkehr mit den Stationen der Mecklenburgischen Südbahn direkte Tarifsätze eingeführt werden.

Näheres ist bei den betreffenden Billetexpeditionen zu erfragen.

Berlin, den 23. Januar 1885. (187)

Königliche Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Lokalpersonentarif der Badischen Bahnen ist mit Giltigkeit vom 1. Februar l. J. der Nachtrag II erschienen. Derselbe enthält Aenderungen der Bestimmungen über die Ausgabe von Abonnementskarten.

Karlsruhe, den 21. Januar 1885. (188)

Generaldirektion.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Verdingung auf Lieferung von:

a) 6 Stück Personenzugs-Lokomotiven nebst Tendern und

b) 1 Satz Reservestücke dazu

Donnerstag, den 12. Februar cr., Vormittags 11 Uhr, im maschinentechnischen Bureau hierselbst, Königstrasse 174; Bedingungen und Zeichnungen können daselbst eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ pro Exemplar von demselben bezogen werden.

Altona, den 21. Januar 1885. (189)

Maschinentechnisches Bureau.

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Quanta von

Aluminium, Bimstein, Blattgold, Bleiweiss, Borax, Bronce, Braun, Burgunderharz, Caputmortuum, Colophonium, Diamantfarbe, Glas, Insektenpulver, Kali, Kienruss, Schlemmkreide, Lack, Leim, Leinöl, Mennige, Goldocker, Pappe, Salmiak, Salmiakgeist, Salzsäure, Schellack, Schmirgel, Schmirgelleinen, Feuersteinpapier, Schwämme, Schlaggold, Silberglätte, Spachtelfarbe, Spiritus, Terebine, Terpentinöl, Terra de Sienna, Wachs, Umbra, Zinkweiss

sollen in öffentlicher Submisssion beschafft werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Werkstatts-Materialien Gruppe VI Produkte etc. bis zum Termine am

Donnerstag, den 5. Februar 1885
Vormittags 11 Uhr

verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 19. Januar 1885. (190)

Königliche Eisenbahndirektion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die in den Werkstätten des diesseitigen Bezirks vorhandenen Altmaterialien als: Drehspänen, altes Eisen, Eisenblech, Radreifen etc., sollen im Wege öffentlicher Submission verkauft werden und haben wir zu diesem Zwecke Termin auf Donnerstag, den 12. Februar cr. Vormittags 9 Uhr anberaumt.

Bezügliche Offerten sind bis zu diesem Termin an das unterzeichnete Bureau, Neue Gasse 29—33, frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Werkstattsmaterialien" versehen, einzureichen. Die Bedingungen nebst speciellem Verzeichniss der zum Verkauf zu stellenden Materialien können von dem Bureauvorsteher, Herrn Eisenbahnsekretär Boye, gegen franko Einsendung von 50 ₰ Kopialien und 20 ₰ Porto portofrei bezogen werden (191)

Erfurt, den 21. Januar 1885.

Maschinentechnisches Bureau.

Am Dienstag, den 10. Februar cr. Mittags 12 Uhr werden in unserem Bureau, Lindenstr. 19, die im diesseitigen Amtsbezirk angesammelten Schienen und Metallabgänge öffentlich verkauft werden. Die Bedingungen nebst Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien liegen in den Stationsbureaus zu Berlin (Stettiner Bahnhof), Stettin (Personenbahnhof), zu Stargard i/Pom., Schivelbein, Cöslin, Stolp und Danzig Hohe Thor, sowie in den Bureaus des Deutschen Submissions-Anzeigers und der Redaktion der Allgemeinen Deutschen Submissionsberichte zu Berlin zur Einsicht aus; auch werden dieselben auf portofreie Requisition gegen Einsendung von 50 ₰ unfrankirt von uns übersandt. (192J)

Stettin, den 21. Januar 1885.

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt,
Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg.

...rlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
...rlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
...nhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 9. **1885.**

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 31. Januar 1885.

Gütertarif-Verhältnisse in den Vereinigten Staaten.

Von **Paul Dehn.**

Dem ernsten Studium und dem unbefangenen Scharfblick eines Preussischen Eisenbahnfachmannes haben wir die ersten umfassenden, werthvollen Untersuchungen über die Nordamerikanische Eisenbahntarif-Politik zu verdanken. Herr Dr. von der Leyen, Geheimer Ober-Regierungsrath im Ministerium der öffentlichen Arbeiten zu Berlin, hat in dem von ihm redigirten „Archiv für Eisenbahnwesen" (Jahrgang 1885 Heft 1) unter dem Titel: „Nordamerikanische Eisenbahnverhältnisse" die Ergebnisse seines Aufenthaltes in den Vereinigten Staaten (insbesondere aus Anlass der Eröffnung der Nord-Pacificbahn) zu veröffentlichen begonnen. Vom höheren verkehrs- und wirthschaftspolitischen Standpunkte aus untersucht derselbe die Eisenbahnverhältnisse dieses Landes welches uns so fern liegt und uns dennoch so empfindlich beeinflusst. Dieselben interessiren uns nicht nur theoretisch behufs blosser Information, sondern auch recht sehr praktisch, da die Nordamerikanischen Eisenbahntarife zwar nur mittelbar, doch nicht weniger fühlbar ihre Wirkungen üben auf die Landwirthschaft und selbst auf das Eisenbahnwesen Europas und Deutschlands. Diese Solidarität ist ja auch eine der grossen Folgen des modernen Verkehrs. Zunächst hat Herrr Dr. von der Leyen die Getreidetarife zwischen Chicago und Liverpool zum Gegenstande einer eingehenden und sorgfältigen Darstellung gemacht und damit ein dankenswerthes Werk begonnen, aus welchem wir lernen können und müssen, ob wir nun wollen oder nicht.

Amerika ist nicht das Land der Grundsätze, und Grundsätze wird man in dem dortigen Eisenbahntarifwesen vergeblich suchen. Wohl aber ist es eine auch sonst geübte Praxis, so viel als möglich zu nehmen, um möglichst hohe Gewinne zu machen. Nun drückt aber die Konkurrenz auf die Preise, vermindert und regulirt sie, indessen nicht überall. Diese Thatsachen auf das Eisenbahnwesen übertragen ergeben ganz naturgemäss, dass auch die Eisenbahntarife, da wo sie durch die Konkurrenz gedrückt werden, also vorwiegend im Transitverkehr, niedrigere und da, wo keine Konkurrenz vorhanden, also vorwiegend im Lokalverkehr, höhere sind. Nach beiden Richtungen hin sind in Amerika natürliche Grenzen, wie von der Leyen's Darstellung schliessen lässt, überschritten worden. Die Lokaltarife sind zu hoch, bedeutend höher als in Deutschland, die Transittarife zu niedrig, erheblich niedriger als in Deutschland. Bei der Besprechung der Personentarife wird Herr Dr. von der Leyen gewiss auf die Ausbeutung des Monopols der Lokaltarife zurückkommen, wie sie rücksichtslos u. a. auch von der Nord-Pacificbahn geübt wird. Das sind krankhafte Erscheinungen und volkswirthschaftlich nicht zu rechtfertigen. In Bezug hierauf lässt Herr Dr. von der Leyen noch ein bestimmtes Urtheil erwarten. Abgeschlossen ist seine Darstellung der Transittarife insbesondere für Getreide.

Die Entwicklung der Getreidefrachten in den Vereinigten Staaten, sagt v. d. Leyen, ist einer der merkwürdigsten Vorgänge der neueren Zeit auf wirthschaftlichem Gebiete, eine nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch für Deutschland ungemein wichtige Erscheinung. Nur die mächtige Unterstützung durch die Verkehrsanstalten hat es dem Amerikanischen Getreide möglich gemacht, auf dem Markte des Europäischen Festlandes zu erscheinen und dort selbst die einheimische Produktion zu drücken. Zwar sind in den Vereinigten Staaten schon die Produktionspreise geringer als in Deutschland, derart, dass in Dakota, etwa 1 500 km westlich von Chicago, das Bushel Weizen von 27 kg im Jahre 1883 1,75—2 *M*, in Chicago selbst 3,75—4 *M* kostete. Allein die Konkurrenzfähigkeit dieses Getreides wurde doch erst durch die Frachten ermöglicht und je geringer die letzteren, desto mehr erleichtert. Diese Entwicklung vollzog sich am urwüchsigsten auf der Strecke zwischen Chicago und den Häfen des Atlantischen Meeres, etwa 1 600 km lang, und zwar anfangs vorwiegend in Kämpfen zwischen den Eisenbahnen und Wasserstrassen, später mehr in Kämpfen zwischen den Eisenbahnen unter einander. Das Ergebniss dieser Kämpfe war ein beständiges Sinken der Frachten und in Verbindung hiermit eine alle Voraussetzungen übersteigende Vermehrung der Getreidetransporte und des Getreidebaues in den Vereinigten Staaten. Ausserdem siegten die Eisenbahnen über die Wasserstrassen. In den Jahren 1864 bis 1866 bewegten sich die Eisenbahnfrachtsätze für 100 Pfd. noch zwischen 1,60 und 0,60 D. (welcher letztere Satz nur vier Wochen lang galt), die Wasserfrachten zwischen 0,47 und 0,43 D. Im Jahre 1881 betrug die Eisenbahnfracht in der Zeit vom 15. Juni bis 31. Oktober zwischen 12½ und 20 Cts., die Wasserfracht 13,3 Cts., die letztere war also bereits höher als die niedrigste Eisenbahnfracht geworden. Im Jahre 1882 und 1883 hob sich die Eisenbahnfracht wieder um ein geringes, sie betrug zwischen 20 und 30 Cts. 1882 und 1883 im Sommer 25, im Winter 30 Cts., die Wasserfracht dagegen nur 30 und 40 Cts. Der Durchschnittsatz der Jahre 1882 und 1883 von 25 Cts. für 100 Pfd

auf einer Entfernung von 1 600 km entspricht einem Satze von etwa 1,32 ₰ (einschliesslich Expeditionsgebühr) für das Tonnenkilometer, der von 15 Cts. einem solchen von 0,81 ₰ für das Tonnenkilometer, d. h. diese Amerikanischen Bahnen haben in den letzten Jahren Getreide zu einem Frachtsatze in der Höhe des dritten Theils der Sätze des Deutschen Specialtarifs III, des sog. Einpfennigtarifs, gefahren; ja 1881 sind sie zeitweise noch unter d i e s e n Satz heruntergegangen. Bei solchen Frachtsätzen musste sich der Gewinn der Bahnen erheblich verringern, wenn nicht in Schaden umwandeln. Gegenseitige Erbitterung verlängerte diese Tarifkriege. Wer denselben am längsten aushielt, hoffte den Schaden später am leichtesten wieder wettmachen zu können. Allein auch den konsolidirtesten Gesellschaften schien doch endlich der Athem auszugehen und so wurde denn zur Herstellung eines dauernden Friedenszustandes unter den Eisenbahnen zunächst von denjenigen des Gebietes zwischen Chicago und den Stapelplätzen eine Verständigung durch die Bildung eines Verbandes herbeigeführt, dessen Geschäfte ein vollziehender Ausschuss unter dem Vorsitze Albert Fink's, eines Deutschen von Geburt, leitet. Ueberall da, wo solche Verbände nicht bestehen, sind alle Missbräuche uneingeschränkt in Kraft, Handel und Verkehr der Willkür der Eisenbahnen unterworfen geblieben. Die Gesetzgebung scheint in dieser Lage nicht helfen zu können. In manchen Einzelstaaten ist zwar die Gewährung heimlicher Tarifbegünstigungen untersagt und das Tarifwesen der Eisenbahnen einer gewissen staatlichen Aufsicht unterstellt worden. Allein da die meisten Eisenbahnen das Gebiet verschiedener Staaten berühren, so könnte wirksam nur im Wege der Bundesgesetzgebung eingeschritten werden, deren Kompetenz indessen von den Einzelstaaten wie auch wohl von den Interessenten bestritten wird.

Was würde wohl in Europa und besonders in Deutschland der Handel zu Tarifschwankungen sagen, wenn sie nach v. d. Leyen auf der Strecke zwischen Newyork und Chicago vorgekommen sind, wo am 18. Februar 1869 die Frachten der ersten Klasse von 188 auf 45 Cts., bis 24. Februar auf 40 Cts. fielen, bis 15. März auf 160 Cts. stiegen, am 7. August den niedrigsten Stand von 25 Cts. erreichten und beim Aufhören der Schifffahrt Ende November auf 150 Cts. emporschnellten? Und das trotz der bestehenden Tarifverbände und unter unkontrolirbarer Gewährung heimlicher Tarifbegünstigungen!

Wie auf der Strecke Chicago-Meeresküste, so hat sich auf dem Seewege nach Europa (Liverpool) in den letzten Jahren für die Getreideausfuhr der Vereinigten Staaten eine erhebliche Tarifermässigung mit sehr bedeutender Frachtverkehrsvermehrung vollzogen, seit 1878 von 15 auf 9 Cts. pro Bushel Weizen im Jahre 1883. v. d. Leyen berechnet, dass sich der Preis des in Newyork zu 85—90 Cts. geschätzten Bushels Weizen durch die Beförderung über den Atlantischen Ocean wiederum um 10 Cts. erhöht und in Liverpool 95—100 Cts. beträgt, so dass der Neuscheffel auf Englischem Boden etwa 5,60 ℳ kostet. Im Jahre 1883 wurde der Scheffel Weizen von Chicago nach Liverpool um kaum mehr als e i n e M a r k befördert.

Ob diese Frachten hiermit auf ihrem niedrigsten Standpunkt angelangt sind? Ein noch tieferes Sinken möchte v. d. Leyen für ausgeschlossen halten, doch hat, sagt er, die Erfahrung bisher „alle Berechnungen über die Bewegung der Frachten nach unten hin zu Schanden gemacht; im Gegentheil, die Thatsache steht durchaus nicht vereinzelt im Amerikanischen Verkehrsleben da, dass eine Transportanstalt in der Hitze des Kampfes einer anderen auch solche Transporte abgejagt hat, bei deren Beförderung nicht einmal die Selbstkosten zu verdienen waren. Eine solche masslose Frachtunterbietung pflegt aber am häufigsten vorzukommen, wenn ein neuer Konkurrent auf dem Schauplatze erscheint, und diese Möglichkeit ist durch die Eröffnung der Nord-Pacific-Eisenbahn für den Getreideverkehr in Sicht gekommen." Eine Erhöhung der Frachtsätze scheint nach Leyen's Darstellung keinesfalls in Aussicht zu stehen, zumal das Sinken derselben nicht a l l e i n durch die Konkurrenzkämpfe herbeigeführt worden ist, sondern wesentlich auch durch die grossen Verbesserungen der Verkehrsstrassen und der Betriebsmittel, den Bau besserer Schiffe und Eisenbahnwagen, die Verbesserungen des Betriebes, der Be- und Entladungsvorrichtungen, die Verminderung des Kohlenverbrauchs auf den Oceandampfern und die bessere Anordnung und Einrichtung ihrer Maschinenräume.

Zum ersten Male unter Beibringung bestimmter Zahlen hat v. d. Leyen nachgewiesen, was im Allgemeinen bereits angenommen wurde, dass mehr noch als die günstigeren Erzeugungsbedingungen der Vereinigten Staaten die dortigen Eisenbahnen mit ihren Tarifkämpfen die bedenkliche Massenbeförderung Amerikanischen Getreides nach Europa begünstigt haben. Diese zweifache Ueberlegenheit der Amerikanischen Konkurrenz macht sie voraussichtlich zu einer dauernden und um in dem Kampfe mit ungleichen Waffen nicht zu unterliegen, ruft die Europäische Landwirthschaft nach Zollschutz. Wenn in Amerika einmal der Rahm abgeschöpft worden sein wird und die Produktionsbedingungen sich normal gestaltet haben werden, dann dürften auch die Eisenbahnen sich veranlasst finden, eine minder einseitige Tarifpolitik zu ergreifen. Vielleicht tritt dieser Zeitpunkt schon früher ein, vermuthlich schon dann, wenn die Zollschutzmassnahmen der Europäischen Staaten gegen die Ueberlegenheit der Amerikanischen Getreideproduktion ihre Wirkungen zu üben und mit der Ausfuhr überhaupt auch die beförderten Frachtmengen zu verringern beginnen; denn eben der bisherige Massenverkehr war die Voraussetzung, die Grundlage der stark verbilligten Tarife und letztere würden nicht aufrechterhalten werden können, wenn mit dem Rückgange des Massenverkehrs jene Voraussetzung zunächst theilweise entfallen sollte.

So willkommen uns die vorstehende Besprechung der in vieler Beziehung hochbedeutsamen Arbeit Dr. v. d. Leyen's ist, so glauben wir doch dass neben derselben eine wörtliche Wiedergabe der wichtigsten Abschnitte der v. d. Leyen'schen Abhandlung für unsere Leser grosses Interesse haben dürfte und verzichten wir um so weniger auf den Abdruck, als wir dieselben mit einer kurzen Einleitung bereits hatten setzen lassen, als wir Herrn Paul Dehn's anregenden Aufsatz erhielten. Die. Red.

I.

Das Schmerzenskind der Handelswelt und der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten sind die Gütertarife. In keinem Zweige des Eisenbahnwesens treten mit solch erschreckender Deutlichkeit die Schattenseiten des keiner gesetzlichen Beschränkung, keiner geregelten Staatsaufsicht unterworfenen reinen Privatbahnsystems hervor, als in der Güterbeförderung. Bei einer Beurtheilung des Gütertarifwesens der Vereinigten Staaten gilt es, sich von allen Anschauungen solcher Europäischer Länder loslösen, welche sich eines geordneten, eines durch den Staat verwalteten Eisenbahnsystems erfreuen. Der S t a a t, d. h. der Bundesstaat und die Einzelstaaten bekümmern sich in Nordamerika um die Bildung und die Höhe der Eisenbahntarife gar nicht. In einigen Einzelstaaten giebt es zwar Gesetze, welche der Regierung die Verhütung allzu grober und offenbarer Unzuträglichkeiten ermöglichen sollen. Die meisten dieser Gesetze aber werden entweder von den Eisenbahnen nicht beachtet oder umgangen, oder sogar von den Regierungen selbst nicht ausgeführt. Die Vereinigten Staaten haben kein Handelsgesetzbuch, sie haben kein kodifizirtes Frachtrecht, also auch kein Eisenbahn-Frachtrecht und kein Betriebsreglement. Das Frachtrecht der Einzelstaaten beruht meist auf den Grundsätzen des durch die Gewohnheit rezipirten gemeinen Englischen Rechtes (common law). An gemeinschaftlichen, für alle oder auch nur grössere Gruppen von Eisenbahnen gültigen Tarifvorschriften fehlt es, — es giebt kein übereinstimmendes Tarifsystem, und die Frachtsätze zeichnen sich durch alles eher aus, als durch Gleichmässigkeit und Stetigkeit. Wo es sich darum handelt, mit anderen Eisenbahnen oder Wasserstrassen in Wettbewerb zu treten, sind die Frachten ausserordentlich niedrig, zuweilen niedriger als die Selbstkosten; wo und so lange eine Eisenbahn ein Gebiet ausschliesslich beherrscht, werden die Tarife so hoch gehalten, als es die Güter eben vertragen können, d. h. um ein geringes niedriger, als die Frachten für gewöhnliches Landfuhrwerk. Eine v o r h e r i g e Veröffentlichung von Tarifänderungen, seien dies Erhöhungen oder Ermässigungen, wird gesetzlich nicht verlangt und geschieht daher auch von keiner Gesellschaft; im Gegentheil, viele Verwaltungen lieben es, mit Rücksicht auf ihre finanziellen Interessen das Publikum oder die Konkurrenzbahnen mit Tarifänderungen zu überraschen oder zu täuschen. Dass durch solche Verhältnisse das Unwesen heimlicher Tarife und Tarifbegünstigungen in einem Grade gefördert wird, wie in keinem anderen Lande der Welt, bedarf kaum der Erwähnung, und diese Heimlichkeit und Unsicherheit der Tarife ist trotz aller Niedrigkeit vieler Frachtsätze der dauernde Kummer der Handelswelt.

Der eigentliche Kernpunkt der sogenannten „Eisenbahnfrage" ist denn auch in den Vereinigten Staaten die T a r i f f r a g e; Eisenbahnen und Publikum verlangen einstweilen nicht mehr, als sichere, einigermassen stetige Tarife, die Eisenbahnen und ihre Aktionäre daneben Frachtsätze, bei welchen wenigstens etwas mehr als die Selbstkosten verdient wird.

Von den Schwankungen, nach oben und unten, welchen die regelmässigen Frachtsätze einzelner Verkehrsgebiete ausgesetzt sind, macht man sich kaum einen Begriff, und es ist daher besonders verdienstvoll, wenn dieselben einmal aufgezeichnet und in ihren nackten Zahlen bekannt gemacht werden. Eine solche Zusammenstellung der Eisenbahnfrachten für die gewöhnlichen Transporte zwischen Newyork und Chicago für die Zeit vom 1. Januar 1862 bis 22. Juni 1883, also für 21½ Jahre, findet sich in einer vor kurzem veröffentlichten Arbeit des auf dem Eisenbahngebiete rühmlich bekannten Präsidenten des Verbandes der östlichen Trunk-Lines, Albert Fink.*)

Aus dieser Tabelle ergiebt sich u. a., dass in diesen 21½ Jahren nur e i n längerer Zeitraum, nämlich die Zeit vom 15. Februar 1878 bis zum 22. September 1879, d. h. ungefähr ein und

*) Siehe diese Tabelle in Heft 1 des „Archiv's für Eisenbahnwesen" I. S. 2 und 3.

ein halbes Jahr, vorkommt, in welchem **keine** Schwankungen stattgefunden haben, in den übrigen Jahren finden in kurzen und ganz verschiedenen Zwischenräumen die erheblichsten Verschiebungen statt; so haben in den Jahren 1864 bis 1867, 1874, 1879 und 1881 die Frachten zwei Mal, 1862, 1863, 1868 und 1872 drei Mal, 1873, 1876, 1877 und 1882 vier Mal, 1875 fünf Mal, 1870 neun Mal, 1871 elf Mal, 1869 gar zwanzig Mal gewechselt. Und welche Schwankungen! Am 18. Februar 1869 gehen beispielsweise die Frachten der ersten Klasse von 188 auf 45 Cts. herunter, fallen am 24. Februar auf 40 Cts., um dann plötzlich am 15. März wieder auf 160 Cts. zu steigen und am 1. Juli den ursprünglichen Stand von 188 Cts. wieder zu erreichen. Ende Juli beginnt ein neues Sinken, im August wechseln die Frachten so zu sagen von einem Tage zum andern und erreichen am 7. August den niedrigsten Standpunkt von 25 Cts., worauf sie sich wieder mit mehrfachen Schwankungen bis Ende November (Aufhören der Schifffahrt) auf den sechsfachen Betrag des niedrigsten Satzes, 150 Cts. heben. Solche Zustände, die dem Kaufmann jede auch nur entfernte Möglichkeit einer Vorausberechnung der Frachten abschneiden, müssen lähmend und beunruhigend auf den Verkehr einwirken.

Die Eisenbahnen haben eine Beseitigung solcher Missstände durch freie Vereinbarungen, sog. „Pools“, zu erreichen gesucht, d. h. durch Verbände, innerhalb deren die Eisenbahnen die Tarife festsetzen, veröffentlichen und die Transporte auf die einzelnen Linien vertheilen. Der grösste dieser Pools ist der der sog. Trunk-Lines, der Eisenbahnen, welche das Gebiet zwischen Chicago und den übrigen westlichen Stapelplätzen für landwirthschaftliche Erzeugnisse einerseits und den Häfen des Atlantischen Oceans, Newyork, Boston, Philadelphia und Baltimore andererseits ausbeuten. Die Geschäfte dieses Verbandes werden geführt durch einen besonderen Ausschuss, das Joint Executive Comittee, an dessen Spitze der vorgedachte Präsident Albert Fink, ein Deutscher von Geburt, sich befindet. Die an dem Verbande betheiligten Eisenbahnen haben sich gegenseitig verpflichtet, den Entscheidungen Fink's sich unbedingt zu fügen und sich durch heimliche Frachtermässigungen fürderhin nicht zu unterbieten. Sie haben sich lediglich die Berufung an ein Schiedsgericht freigehalten, dessen Vorsitzender Ch. Francis Adams jr. ist. Die Entscheidungen dieses Schiedsgerichts sollen endgiltige sein. Fügt sich eine Eisenbahn denselben nicht, so steht ihr der Austritt aus dem Verbande unter Einhaltung der vereinbarten Kündigungsfrist frei. Aehnlich gebildete Verbände bestehen zwischen einer Anzahl der im Westen belegenen grösseren Eisenbahnen — den sog. Wabash-Linien — und ferner zwischen den südlichen Eisenbahnen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften (Southern Railway and Steamship-Association). Der letztere Verband wurde gleichfalls von Fink ins Leben gerufen und von demselben so lange geleitet, bis er an die Spitze des Joint Executive Comittee der Trunk-Lines trat.

Durch diese Verbände ist zwar eine Beendigung des früheren offenen Kriegszustandes zwischen den zugehörigen Eisenbahnen, und insofern eine gewisse Besserung der Verhältnisse in den von ihnen durchschnittenen Verkehrsgebieten erreicht worden; dauernde, gesunde Zustände haben aber auch sie, selbst in diesen Gebieten nicht herbeizuführen vermocht, und der Hauptzweck der Eisenbahnen, die Frachten dauernd auf einer mässigen Höhe zu erhalten, ist verfehlt. Immer auf's neue kommen Versuche einer betheiligten Bahn vor, durch Uebertretung der Vereinbarungen sich selbst grössere, als die ihr zugestandenen Vortheile zu schaffen, und der Bau jeder neuen kleinen Zweig- oder Verbindungsbahn innerhalb des Gebietes der Trunk-Lines hat Verschiebungen, Umgehungsversuche und ähnliche Massnahmen zur Folge, welchen der geschäftsführende Ausschuss meist nur durch eine allgemeine Herabsetzung sämmtlicher Verbandstarife auf einen so niedrigen Stand zu begegnen vermochte, dass jeder Anreiz zur Umgehung verloren schien.

Der Handelsstand befürchtete von solchen Verbänden dauernde erhebliche Frachterhöhungen. Solche sind nun zwar nicht eingetreten und das Refaktien-Unwesen ist wohl ein wenig gebessert. Aber beseitigt ist dasselbe nicht, und auch jetzt noch hat jeder grössere Kaufmann das unbehagliche Gefühl, dass irgend ein Konkurrent durch günstigere Verfrachtungsbedingungen einen geschäftlichen Vorsprung vor ihm haben möchte. Ueberall da aber, wo solche Verbände nicht bestehen, bleiben die alten Missbräuche auch unverändert in Kraft. Die Eisenbahnen sind dort in der Lage, dem Publikum die Beförderungs-Bedingungen willkürlich vorschreiben zu können.

Seit Jahren ist man bestrebt, durch eine gesetzgeberische Massregel dauernde Besserung herbeizuführen. Diese Absicht stösst aber, trotz des guten Willens, von welchem neuerdings sogar die Eisenbahnen in ihrem Interesse beseelt sind, auf erhebliche praktische Schwierigkeiten. Für einige Einzelstaaten haben sich allenfalls Gesetze zu Stande bringen lassen, durch welche die Veröffentlichung der Eisenbahntarife vorgeschrieben, die Gewährung heimlicher Tarifbegünstigungen untersagt und das Tarifwesen der Eisenbahnen einer gewissen staatlichen Aufsicht unterstellt wurde. Damit ist aber nicht viel erreicht, da die grosse Mehrzahl, vor Allem aber die wichtigsten Bahnen, das Gebiet mehrerer Staaten durchschneiden. Darüber, ob im Wege der Bundesgesetzgebung ein solches Gesetz erlassen werden **kann**, herrschen jedoch die grössten Zweifel; die verfassungsmässige Zuständigkeit des Kongresses hierzu wird bestritten, die Einzelstaaten weisen vermeintliche Eingriffe in ihre Souveränität zurück, und man ist keineswegs einverstanden über den Inhalt, den ein solches Bundesgesetz etwa haben sollte. Noch im Frühjahr 1884 haben dem Kongress eine Anzahl von Vorschlägen vorgelegen, aus welchen trotz der grossen Mühe, welche man auf ihre Durchberathung verwandt hat, ein Gesetz wiederum nicht herausgekommen ist.

Es ist also zur Zeit wohl nur wenig Aussicht, dass wesentliche Aenderungen in dem System der Güterbeförderung auf den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten vorgenommen werden. Eine Darstellung des Gütertarifwesens in seiner Gesammtheit wäre aber eine ebenso überflüssige, als wenigstens für den Ausländer unmögliche Arbeit. Es würde unmöglich sein, auch nur von den bedeutendsten Bahnen eine Uebersicht ihrer Tarife und ein vollständiges Tarifmaterial zu erhalten. Der Bau der Tarife, die Tarifsätze, sind aber derartig willkürlich, durch zufällige vorübergehende Ereignisse beeinflusst, dass eine Bearbeitung derselben unter allgemeinen wissenschaftlichen und wirthschaftlichen Gesichtspunkten völlig ausgeschlossen wäre. Auch glaube ich nicht, dass für die wissenschaftliche Erkenntniss des Eisenbahntarifwesens, für ein tieferes und besseres Verständniss der auf diesem Gebiete noch bestehenden streitigen Fragen durch eine so mühevolle Bearbeitung der Amerikanischen Eisenbahntarife ein mit der Mühe einigermassen im Verhältniss stehender Gewinn erzielt werden könnte. Will man daher nicht auf eine etwas tiefere Einsicht in diese unleugbar auch für uns sehr lehrreichen Verhältnisse gänzlich verzichten, so erübrigt es nur, an **einzelnen Erscheinungen** das Wesen des Ganzen zu erklären, und diese einzelnen Erscheinungen thatsächlich festzustellen und zu erläutern. Unter gleichen Verhältnissen wiederholen sich auch dieselben Erscheinungen, und gerade in den Vereinigten Staaten, in welchen Raum und Zeit eine so unbedeutende Rolle spielen, und die ganze Bevölkerung, vor allem aber die Eisenbahnleute, fortwährend in Bewegung sind und in Wechselbeziehungen stehen, hat sich eine gewisse Gleichartigkeit der äusseren Verhältnisse so weit herausgebildet, dass die klare Einsicht in das Tarifwesen **einer** Bahn das Verständniss der Tarife anderer Bahnen wesentlich erleichtert. Eine Eisenbahn ahmt die Einrichtungen der anderen nach, soweit sie sie bewährt gefunden hat, vermeidet Massnahmen, die sich als verfehlt herausgestellt haben, und kann dies umso besser, weil das Personal der Eisenbahnen wenig sesshaft ist und leicht von einer Gesellschaft zur anderen übergeht.

Die Tarifverhältnisse der Nord-Pacific- und der ihr verbündeten Bahnen eignen sich besonders zu einer derartigen Einzeluntersuchung, weil einerseits ein Theil ihrer Linien bisher ohne Konkurrenz ist, die Frachtsätze und Beförderungsbedingungen auf denselben also ganz nach dem freien Belieben der Verwaltung und den Interessen der Bahn bemessen werden konnten. Das Tarifmaterial für diese Linien, die Oregon-Bahnen und die westlichen Strecken der Nord-Pacific-Eisenbahn ist mir von der Verwaltung freundlich zur Verfügung gestellt worden. — Andererseits ist die Nord-Pacific-Eisenbahn eine Durchgangslinie höchster Bedeutung, sie steht im Osten sowohl mit den grossen Seen, als mit den Eisenbahnen in unmittelbarer Verbindung, auch soll eine ihrer wichtigsten Aufgaben sein, die Erzeugnisse der von ihr erschlossenen Gebiete — wesentlich Getreide und andere Brotfrüchte — dem Weltmarkte zuzuführen. Die Tarifpolitik der Bahn kann also nicht ohne Rücksicht auf die bestehenden Getreidetarife für den durchgehenden Verkehr auf anderen Amerikanischen Bahnen geleitet werden. Diese Getreidetarife werden einen weiteren Gegenstand dieser Untersuchung bilden.

Zwei Weltverkehrsfragen.

II. Europa in Mittelamerika.

Am 4. Juli 1850 wurde zwischen England (durch Bulwer) und den Vereinigten Staaten von Nordamerika (durch Clayton) der sog. Clayton-Bulwer Vertrag abgeschlossen, wonach keine der beiden Regierungen, falls ein Kanal zwischen dem Atlantischen und Stillen Meere durch den St. Juanstrom und die Seen von Nicaragua gebaut werden sollte, eine ausschliessliche Kontrolle über einen solchen Kanal anstreben dürfe, keine an demselben Befestigungen anlegen oder in Mittelamerika eine Kolonie gründen, oder über irgend ein Gebiet daselbst ein Protektorat errichten dürfe. Der Kanal selbst sollte unter der Garantie beider Mächte neutralisirt werden, er sollte bei einem Kriege der Kontrahenten unter sich befriedet bleiben, frei von Blokade, Beschlagnahme oder Wegnahme, und im Art. 8 erklären beide Mächte, dass sie diese Bestimmungen auf alle anderen Verkehrswege zu Lande wie

zu Wasser ausdehnen, welche über Tehuantepec oder Panama angelegt werden könnten. Der Grundgedanke dieses Vertrages war ein richtiger: Es sollte keine Macht eine Sonderherrschaft über den geplanten Weltverkehrsweg ausüben. So vereinten damals die nächstbetheiligten beiden Reiche, einmal England mit seiner unbestrittenen Oberherrschaft auf dem Meere, sodann die Vereinigten Staaten, welche sich ihrer Macht und Bedeutung damals noch nicht bewusst geworden waren. Abgeschlossen wurde dieser Vertrag, weil der Bau eines Kanals über die Seen von Nicaragua in Aussicht zu stehen schien, zunächst von Englischer Seite. Nachdem diese Aussicht sich nicht verwirklichte, wurde der Bulwer-Clayton-Vertrag von Seite der Vereinigten Staaten ausser Kraft betrachtet in der Annahme, derselbe hätte lediglich in Bezug auf das Englische Kanalprojekt Gültigkeit besessen. Später wurde von Washington aus mit den Vereinigten Staaten von Columbia am 26. Juni 1870 für den Bau eines Panamakanals auf Amerikanische Kosten ein neuer Vertrag abgeschlossen, doch wiederum ohne dass ans Werk gegangen worden wäre, welches als ein eiliges nicht angesehen wurde. Als Lesseps dann im Jahre 1882 mit Hülfe Französischen Geldes den Kanalbau wirklich in Angriff nahm, zeigten die inzwischen zu starkem Selbstbewusstsein gelangten Vereinigten Staaten unverhohlen ihr Missfallen gegen die „Eindringlinge“ und da sie es nicht wohl hindern konnten, wie „die Baggermaschinen des Herrn von Lesseps die ehrwürdige Monroe-Doktrin durchlöcherten“, so suchten und fanden sie andere Wege, um das Unternehmen Lesseps womöglich lahm zu legen, und zwar durch die Anlage eines ausschliesslich Nordamerikanischen Konkurrenzunternehmens unter Nordamerikanischer Verwaltung in Gestalt des Nicaraguakanals.

Für den Verkehrstechniker mag es in hohem Grade interessant sein, die Vorzüge und Nachtheile der beiden Kanalprojekte zu vergleichen, für den Verkehrspolitiker genügt die Thatsache, dass beide Projekte zweckentsprechend ausgeführt werden können, um zu der Streitfrage Stellung zu nehmen. Denn es handelt sich ja nicht darum, beide Kanäle bauen und gegen einander konkurriren zu lassen, sondern es soll der Bau des einen, des Europäischen internationalen Kanals von Nordamerikanischer Seite verhindert werden, und das liegt allerdings im Bereiche der Möglichkeit. Bekanntlich hat die Finanziirung des Panamakanal-Unternehmens mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen, sie beruht auf einem allgemeinen Vertrauen zu Lesseps, sie ist noch keineswegs beendet, sie hat die starke Prüfung der bevorstehenden Volleinzahlung der Aktien noch zu bestehen, sie kann durch eine ungünstige Lage des Geldmarktes, durch den Rücktritt von Lesseps, durch sonstige Zufälle bedroht und ins Stocken gebracht, sie kann vollends vereitelt werden und damit der Panamakanal selbst, falls ein Konkurrenzunternehmen mit leidlich günstigen Vorbedingungen, mit der Intelligenz und den Kapitalien eines unerschöpflich reichen Landes, wie es das Nicaraguaprojekt mit den Vereinigten Staaten als Unternehmer ist, ernsthaft hervortritt. Der Panamakanal mag dem Nicaraguakanal gewachsen sein, vor den Vereinigten Staaten müsste Lesseps indessen die Segel streichen. Mit dieser Möglichkeit scheint England bereits gerechnet zu haben, denn es soll sich anheischig gemacht haben, dem Unternehmen Lesseps nöthigenfalls mit den fehlenden Geldern beizuspringen, vermuthlich indessen, da England immer nur giebt, wo es nehmen kann, gegen Einräumung von Sondervorrechten, welche Europa nicht billigen kann. Der Mittelamerikanische Kanal soll weder ein Amerikanischer noch ein Englischer, sondern ein internationaler sein.

Vorerst steht in Mittelamerika ganz Europa gegen die Vereinigten Staaten von Nordamerika und wird hoffentlich fest zusammenhalten, was dem entschiedenen Vorgehen der Vereinigten Staaten gegenüber unbedingt nothwendig ist. In der Botschaft des Präsidenten Arthur vom 1. Dezember 1884 an den Kongress heisst es: „Wir haben mit Nicaragua einen Vertrag abgeschlossen, welcher den Vereinigten Staaten das Recht giebt, quer durch Nicaragua einen Kanal, eine Eisenbahn- und eine Telegraphenlinie zu bauen. Der See Nicaragua und sechzig Meilen des San Juan-Flusses werden in die beabsichtigte Unternehmung mit einbezogen, so dass auf der Seite des Pacific nur siebzehn Englische Meilen und auf der Seite des Atlantic nur sechsunddreissig solche Meilen als Kanalbau übrig bleiben.“ Es sind in No. 5 d. Ztg. die wesentlichen Bestimmungen dieses Vertrages bereits mitgetheilt worden. Darnach soll der Nicaraguakanal von den Vereinigten Staaten, welche sich alle Eigenthums- und Besitzrechte ausbedungen haben, tracirt, gebaut, betrieben und verwaltet werden. Auch die Festsetzung der Gebühren soll den Vereinigten Staaten zustehen, welche den Küstenfahrern wie den eigenen nationalen Schiffen jedwede Vergünstigungen einräumen und so die Europäische Konkurrenz schädigen können. Was von der Versicherung der Vereinigten Staaten, dies Werk nicht aus Ehrgeiz unternommen zu haben, um sich über ihre eigenen Grenzen auszudehnen, sondern lediglich zur Stärkung der Nationen auf dem Amerikanischen Festlande und zum Besten aller befreundeten Nationen, zu halten ist, das illustriren einige weitere Vertragsbestimmungen, wonach sich die Vereinigten Staaten verpflichten, die Integrität Nicaraguas für alle Zeiten zu schützen und gewähren demselben ein Darlehen von vier Millionen Dollars, die zur Herstellung und Verbesserung von Bauten am Kanal und zur Verbesserung des Betriebes verwendet werden sollen und aus den Betriebseinnahmen zurückzuzahlen sind. Endlich haben sich die Vereinigten Staaten bereit erklärt, ein Bündniss der fünf Mittelamerikanischen Republiken zu unterstützen.

Ausserdem soll der Vertrag die wichtige Bestimmung enthalten, dass die Vereinigten Staaten berechtigt sind, an den Endpunkten und längs des Kanals Befestigungen anzulegen. In Verbindung mit der gleichzeitig eingebrachten Vorlage der Regierung zu Washington, in Zeit von zehn Jahren 70 Amerikanische Kriegsdampfer mit einem Aufwande von 150 Millionen Dollars zu bauen, lässt jene Bestimmung den Ernst eines folgenschweren Vorgehens zur Genüge erkennen.

Bei ihrer Stellungnahme zu der Mittelamerikanischen Kanalfrage werden die Europäischen Mächte zunächst auf den Bulwer-Clayton-Vertrag zurückzugreifen haben, welcher, wie zu betonen, nicht nur die Neutralität und Unabhängigkeit des damals über die Seen von Nicaragua geplanten Kanals ausgesprochen, sondern diese wichtigen Grundsätze in Art. 8 wie folgt ausgedehnt hat: „Die Regierungen von Grossbritannien und den Vereinigten Staaten haben bei Abschluss dieses Vertrages nicht blos gewünscht, einen bestimmten Zweck zu erreichen, sondern auch ein allgemeines Prinzip aufzustellen, und kamen hierdurch überein, ihren vertragsmässigen Schutz auf alle gangbaren Verbindungen, durch Kanal oder Eisenbahn auszudehnen, welche die Landenge kreuzen, die Nord- und Südamerika verbindet.“

Gelingt es den Engländern nicht, die Anerkennung dieses mit den Vereinigten Staaten abgeschlossenen Vertrages zu erlangen, so werden die Europäischen Mächte sich genöthigt sehen, die Vereinigten Staaten zu neuen Abmachungen ähnlichen Inhalts zu veranlassen, etwa nach Massgabe der Bestimmungen des Gesetzes der Vereinigten Staaten von Columbien vom 13. Mai 1878 über die Ertheilung der Konzession des Panamakanals an Herrn von Lesseps, mit der Modifikation indessen, dass mit der Verwaltung des Kanals eine internationale Kommission, wie sie für die Donaumündungen bereits besteht und sich dort wohl bewährt hat, unter Zuziehung auch eines Vertreters der Vereinigten Staaten, mit souveränen Machtvollkommenheiten eingesetzt werde, welche die gesammte Verwaltung zu versehen, die gleichmässige Behandlung aller Interessenten durchzuführen und die Neutralität des Kanals zu wahren hat.

Paul Dehn.

Holzlagerungen auf Bahnhöfen.

Die Holzanfuhr aus den Wäldern auf die Bahnhöfe ist häufig mit Schwierigkeiten verknüpft, namentlich da, wo der Holzversand nur ein mässiger ist und wo in Folge dessen die Abfuhrwege nicht in einem so guten Zustande erhalten zu werden pflegen, dass ihre Benutzung bei jedem Wetter gestattet wäre.

Die Abfuhr kann solchen Falls nur in der besseren Jahreszeit und bei trockenem Wetter vorgenommen werden, wird aber besonders dort, wo nicht vorherrschend Forstwirthschaft betrieben wird, noch durch den Umstand erschwert, dass nicht zu jeder Zeit entbehrliche Gespanne aufzutreiben sind.

Die Holzhändler, welche das Holz an verschiedenen Orten ankaufen, sind ferner häufig nicht im Stande, dasselbe in denselben Partieen, wie sie es kaufen, zu verfrachten, sondern eine Eisenbahnladung setzt sich oft aus Hölzern zusammen, die von verschiedenen Punkten entnommen wurden.

Nichts ist natürlicher, als dass die Versender vorzugsweise gern den Bahnhof zum Sammelpunkte wählen, wohin sie das Holz fahren lassen, um von dort aus die Weitervertheilung vorzunehmen, aber ebenso begreiflich erscheint es, dass die Eisenbahnverwaltungen ihre Bahnhöfe nicht unentgeltlich zu derartigen Sammelstätten überlassen können.

In einzelnen Fällen mag zwar die Miethung eines Lagerplatzes einen Ausweg bieten, meistens aber, wo ein und derselbe Bahnhof nur hin und wieder benutzt wird, und wo die Holzversender gleichzeitig auf vielen Bahnhöfen Holz anfahren lassen, würde das Miethen von Lagerplätzen an jedem dieser Orte zu weit führen. Oft auch kommen die Holzhändler, ohne dass sie es beabsichtigen, in die Lage, ihr Holz längere Zeit auf den Bahnhöfen zu lassen, sei es, dass die Vervollständigung einer Ladung durch plötzlich eintretende schlechte Witterung oder in Folge mangelnden Fuhrwerks verzögert wird, sei es, dass der Absatz für das Holz noch nicht gefunden ist, oder was dergleichen Hinderungsgründe mehr sind.

Die Tarife der meisten Bahnen nehmen auf derartige Umstände keine Rücksicht, sondern setzen ein für alle Fälle gültiges Lagergeld fest. Dieses ist jedoch so hoch, dass es, für eine solche absichtliche oder unabsichtliche Lagerung von Holz erhoben, wohl immer zu Widerreden oder Reklamationen führt.

Es kommt hinzu, dass manche Expeditionen zu nachsichtig verfahren und auf eigene Faust von der Erhebung des Lagergelds absehen, so dass andere, welche sich streng an den Tarif halten,

bei den Holzhändlern in Verruf kommen, was soweit führen kann, dass solche Stationen, wenn es irgend möglich ist, bei der Anfuhr umgangen werden. Diese Nachsichtigkeit wird zuweilen durch das Entgegenkommen der Verwaltungen selbst veranlasst, welche das erhobene Lagergeld in Reklamationsfällen aus Billigkeitsgründen und in Erkenntniss des zu hohen Tarifs ganz oder zum grossen Theile erstatten.

Alle diese Umstände sollten dazu drängen, ein den Verhältnissen mehr angepasstes Holzlagergeld tarifmässig festzusetzen, wie es z. B. auf den Württembergischen Staatsbahnen geschehen ist, oder anderweitige Erleichterungen zur Benutzung der Bahnhöfe als Sammelstätten für die Holzanfuhr zu bewilligen.

Bei Ueberschreitung der reglementsmässigen Verladefrist gelten für Holz (Langholz, beschlagenes Bauholz, Hartholzstämme, Brennholz, Bretter, Hopfenstangen) auf den Württembergischen Bahnen nachstehende Bestimmungen:

a) Für einen jeden nach Ablauf der reglementsmässigen Verladefrist mit den obengenannten Wagenladungsgütern beladenen Wagen, dessen Beladung nicht von einem eigenen Lagerplatz des Versenders aus stattgefunden hat, ist an Holzlagerzins der Betrag von 0,50 ℳ zu erheben.

b) Der Versender hat die erforderlichen Wagen zur Verladung ohne Verzug zu bestellen, sobald die Menge der angeführten Güter zur Bildung einer Wagenladung ausreicht.

Zur Ansammlung einer Wagenladung, sofern und insolange nach dem Ermessen des Stationsvorstandes die Raum- und Verkehrsverhältnisse es zulassen, wird eine Frist von 3 Monaten gewährt. Derartige Güter sind, wenn sie dem übrigen Verkehr hinderlich sein sollten, vom Eigenthum auf Verlangen zu beseitigen; andernfalls kann deren Abführung auf einen andern Platz auf Kosten des Eigenthümers durch den Stationsvorstand verfügt werden.

c) Wenn der Versender die sofortige Bestellung der erforderlichen Wagen nach Anfuhr einer zur Bildung einer Wagenladung hinreichenden Menge unterlässt, so wird die Fortsetzung der Anfuhr durch den im Verzug befindlichen Versender insolange nicht geduldet, bis die Wagenbestellung erfolgt, und es ist bis dahin, neben Erhebung des Holzlagerzinses bei Absendung der Wagen, für die beigeführten Güter vom Tage der Vollendung der Beifuhr des Wagenladungsquantums an, ein Lagergeld nach den in Punkt d festgestellten Sätzen zu berechnen. Auch steht es dem Stationsvorstand zu, solche Güter, wenn sie dem übrigen Verkehr hinderlich sein sollten, auf Kosten des Eigenthümers auf einen andern Platz abführen zu lassen.

Dasselbe Verfahren tritt ein bei denjenigen Gütern, welche nicht binnen der zugestandenen Frist von 3 Monaten auf das Quantum einer Wagenladung gebracht sind.

d) Das Lagergeld (Punkt c) beträgt:

Für 1 Hartholzstamm	pro Tag	10 ₰
„ 1 Langholzstamm	„ „	6 „
„ 1 Stück beschlagenes Bauholz	„ „	3 „
„ 1 Raummeter Brennholz	„ „	3 „
„ 100 Hopfenstangen oder 100 Bretter	„ „	20 „
mindestens aber	„ „	10 „

Diese Bestimmungen mögen zwar noch in manchen Punkten verbesserungsfähig sein, werden aber den Interessen der Holzhändler und der Eisenbahn schon weit mehr gerecht, und sind leichter zu handhaben als andere Tarife, in welchen ein für allemal die Erhebung eines Lagergelds von beispielsweise 3 oder 4 ₰ für je 100 kg vorgeschrieben ist.

Daneben liesse sich ein weiterer Ausweg finden, wenn den Holzhändlern die Benutzung der vorhandenen und entbehrlichen Plätze gegen Zahlung eines Platzabonnements in dem Sinne gestattet würde, dass sie, natürlich in den Grenzen der Möglichkeit, auf verschiedenen Stationen und zu beliebigen Zeiten auf einem in jedem Einzelfalle abzumessenden Platze Holz lagern können. Das Platzabonnement, für welches ein Mindestbetrag von 25 ℳ pro Jahr angenommen werden könnte, würde im Verhältniss etwa doppelt soviel betragen müssen, als der Miethpreis eines gewöhnlichen Lagerplatzes.

Wo ein solcher pro Jahr und Quadratmeter mit 1,80 ℳ oder pro Tag und Quadratmeter mit ½ ₰ berechnet wird, würde also das Platzabonnement pro Tag und Quadratmeter 1 ₰ betragen.

In diesem Falle hätte ein Holzhändler für ein Platzabonnement von 50 ℳ Anspruch auf 5 000 Tag-Quadratmeter, welche z. B. wie folgt ausgenützt werden könnten:

Auf Station A wird eine Partie Holz vom 1. bis 21. März auf einem Platze von 20 qm = 21 Tage × 20 qm = ...	420 Tagqm
eine andere Partie vom 15.—21. März auf einem Platze von 40 qm = 7 Tage × 40 qm = .	280 „
gelagert; desgleichen auf Station B eine solche vom 25. April — 10. Mai auf einem Platze von 35 qm = 16 Tage × 35 qm = ...	560 Tagqm
desgleichen auf Station C eine solche vom 11. Juni — 12. August auf einem Platze von 25 qm = 62 Tage × 25 qm = ...	1 550 „
desgleichen auf Station D eine solche vom 12. bis 27. August auf einem Platze von 80 qm = 16 Tage × 80 qm = ...	1 280 „
desgleichen auf Station E eine solche vom 1. bis 25. August auf einem Platze von 35 qm = 25 Tage × 35 qm = ...	875 „
Summa	4 965 Tagqm

Tritt eine Ueberschreitung ein, was auf Grund einer von einer Centralstelle auszuübenden Kontrolle zu prüfen ist, so tritt eine entsprechende Erhöhung des Platzabonnements ein. Zu dem Zwecke kann auch eine Bürgschaft von den Abonnenten erhoben werden.

Die Stationen, auf welchen Plätze in dieser Weise benutzt werden, haben die entsprechenden Angaben der Centralstelle regelmässig zu machen, wofür sich leicht eine praktische und zuverlässige Form finden lassen wird. G. F.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Konzessionsübereinkommen mit der Ferdinands-Nordbahn.

Sofort nach dem Wiederzusammentritte des Oesterreichischen Reichsrathes hat die Regierung (wie bereits gemeldet) ausser zwei andern weiter unten erwähnten Eisenbahnvorlagen das mit der Ferdinands-Nordbahn geschlossene neue Uebereinkommen zur dringlichen Behandlung vorgelegt. Dasselbe enthält weitere schwerwiegende Zugeständnisse, welche die Regierung vermochten von der Verstaatlichung deshalb noch abzusehen, weil sie mehr Vortheile durch die Ertheilung einer neuen Konzession für den Staat erlangt hat, ohne denselben mit den enormen Lasten der Expropriation einer so theueren Bahn wie die Nordbahn zu beschweren. Die Verstaatlichungsfanatiker à tout prix sind allerdings nicht mit diesem Vorgehen einverstanden; schon wurde ein Antrag im Wiener Gemeinderath um eine Petition gegen das Uebereinkommen eingebracht; gestern wurde ein Blatt wegen eines heftigen Artikels dagegen konfiszirt; für morgen wird eine erregte Debatte im Reichsrathe bei der ersten Lesung desselben erwartet. Ob die Regierung recht hat, möge aus folgender Analyse der Vorlagen erhellen. Vor allem ist zu bemerken, dass die Konzessionsdauer von 80 auf 55 Jahre herabgesetzt wird. Die neue Konzession für die sämmtlichen Linien der Nordbahn soll nämlich mit dem Jahre 1940 enden, und zwar einschliesslich der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, deren gegenwärtige Konzession erst mit dem Jahre 1965 abläuft. Da nun das gesammte Kapital der Kaiser Ferdinands-Nordbahn sowohl, als das der Mährisch-Schlesischen Nordbahn bei Ablauf der Konzession amortisirt sein muss, so wird die hierfür nöthige Amortisationssumme eine beträchtliche Quote des jährlichen Nettoeinkommens der Unternehmung absorbiren. Ausser dieser Amortisation aber wird die Nordbahn einen Jahresbeitrag von 80 000 Gulden an die Staatsverwaltung zu bezahlen haben, um auf diese Weise ein Kapital zu bilden, welches den Staat in den Stand setzen wird, den im Jahre 1940 noch nicht amortisirten Theil der Prioritäten der Mährisch-Schlesischen Nordbahn zu verzinsen und termingemäss zu tilgen. Mit dem Jahre 1940 wird dann der Staat lastenfrei Eigenthümer der Kaiser Ferdinands- und der Mährisch-Schlesischen Nordbahn werden.

Wenn es der Staat in seiner Konvenienz findet, die Nordbahnlinien früher — es kann dies jedoch auch nach dem neuen Uebereinkommen nicht vor dem Jahre 1904 geschehen — für sich zu erwerben, so müsste derselbe den entsprechenden Kaufbetrag, wie in dem Uebereinkommen festgesetzt ist, an die Nordbahngesellschaft herausbezahlen. Das heisst also, vor dem Jahre 1940 kann die Nordbahn nicht lastenfrei in das Eigenthum des Staates übergehen.

Ihre Ingerenz auf die Gebahrung der Nordbahn sucht die Regierung in dem neuen Uebereinkommen dadurch unbedingt sicherzustellen, dass angeordnet wird, es haben auf der Nordbahn künftighin die Tarife der westlichen Staatsbahnen zur Geltung zu gelangen. Wenn der Ertrag der Nordbahnaktie 112 Gulden übersteigen sollte (das letztjährige Erträgniss betrug 172 Gulden), sind Reduktionen der Tarife vorzunehmen. Die Nordbahngesellschaft wird ausserdem verpflichtet, eine Anzahl Flügelbahnen (darunter die Strecken Krakau-Wadowice und Troppau-Benisch-Kriegsdorf) zu bauen, die dann selbstverständlich auch in das Eigenthum des Staates übergehen werden und ist für diese Flügelbahnen ein Gesammtbetrag von 20 Millionen Gulden zu verwenden. Es hören ferner nicht nur die Garantiezuschüsse des Staates für die Mährisch-Schlesische Nordbahn auf (dieselben sind für das laufende Jahr mit 289 000 Gulden präliminirt), es hat viel-

mehr die Nordbahn die Gesammtsumme der von ihr bisher bezogenen Garantiezuschüsse sammt 4 prozentigen Zinsen im Betrage von mehr als 10 Millionen Gulden sofort an den Staat zurückzuzahlen.

Der Motivenbericht der Regierung zur Nordbahnvorlage.

Aus der umfangreichen Begründung des vorskizzirten Uebereinkommens reproduziren wir nachstehend deren wesentlichen Inhalt: Die Regierung rechtfertigt zunächst die Ertheilung einer neuen Konzession, wodurch sie den staatswirthschaftlichen Rücksichten besser und wirksamer zu dienen glaubt, als dies durch den ihr von verschiedenen Seiten nahegelegten Versuch einer sofortigen Erwerbung der Nordbahn geschehen würde. Gegen diesen Vorgang sprächen namentlich staatsfinanzielle Bedenken, da es derzeit an einer Bewerthungsgrundlage fehlt, welche ohne Verletzung der Privatrechte der Gesellschaft geeignet wäre, den Staat als Erwerber der Bahn vor materieller Belastung zu schützen. Die Regierung hat über diese Frage ein Rechtsgutachten von autoritativer juristischer Seite eingeholt, welches zu dem Schlusse gelangt ist, dass die Nordbahngesellschaft auch nach Ablauf des Privilegiums Eigenthümerin ihrer Linien bleibt. Das Gutachten gesteht zwar zu, dass der Staat im Prinzipe berechtigt ist, behufs ungestörten Fortbetriebes der Linien der Nordbahn das Eigenthum derselben im Expropriationswege zu erwerben, wenn das allgemeine Beste den Staatsbetrieb hinsichtlich dieser Linien erheischt; doch müsste, da die bestehenden Gesetze für diesen Fall nicht ausreichen, erst durch ein neues Gesetz festgestellt werden, wann und in welcher Weise die Expropriation schon bestehender Eisenbahnen überhaupt platzgreifen könne. Was aber die in diesem Falle an die Nordbahngesellschaft zu leistende Entschädigung betrifft, so würde es sich, wie das Gutachten ausführt, empfehlen, den Ablösungsbetrag in der Art festzustellen, dass das aus einem mehrjährigen Durchschnitte ermittelte Jahreserträgniss im zwanzigfachen Anschlage zum Kapital erhoben werde, wofür sich ein Präzedens im Grundentlastungspatente finde. Hiermit erscheint aber die Frage nach der finanziellen Durchführbarkeit der Expropriation der Nordbahn im negativen Sinne beantwortet und haben die seitens der Regierung von allem Anfange an gehegten Bedenken gegen die sofortige Verstaatlichung der Nordbahn die eklatanteste Rechtfertigung erfahren. Es empfehle sich vielmehr die Verstaatlichung der Nordbahn durch zeitgemässe Regelung ihrer Rechts- und Ertragsverhältnisse für jenen Zeitpunkt vorzubereiten, in welchem die Einlösung des Unternehmens durch den Staat ohne finanzielles Risiko und ohne Erschütterung der neu geschaffenen, zu ihrer Erprobung und Erstarkung noch eines mehrjährigen Zeitraumes bedürftigen Organisation des Staatsbahnnetzes vollzogen werden kann. Die Regierung glaubt daher mit der gegenwärtigen Nordbahnvorlage dem Staatsbahnprinzipe treu zu bleiben. Der Motivenbericht konstatirt weiter die tief einschneidenden Beschränkungen, welche das neue Uebereinkommen der Nordbahn auferlegt, die zwar bis zum Eintritt des staatlichen Einlösungsrechtes (1. Januar 1904) noch als Privatunternehmen bestehen bleibt, jedoch schon während dieser Zeit ihr Tarifbestimmungsrecht zu Gunsten des Staates verliert. Das vom Staate im § 7 des neuen Uebereinkommens vorbehaltene Tarifbestimmungsrecht ist seinem Gegenstande und Umfange nach ein so weitgehendes, wie es einer ungarantirten Privatbahn gegenüber bisher noch in keinem Falle zur Anwendung gelangt ist. Auch bezüglich der Neubauten von theilweise sehr zweifelhafter Rentabilität habe die Nordbahn namhafte Opfer zu bringen. Dieselben lassen sich, abgesehen von dem Erwerbungspreise der bestehenden Strecken der Kremsierer Bahn, etwa in folgender Höhe schätzen:

	Effektive Baukosten fl.
1. Ausbau der fehlenden Strecken der Linie von Bielitz über Kremsier zur Mährischen Transversalbahn, event. Mährisch-Schlesischen Nordbahn (164 km)	14 000 000
2. Ankauf der bestehenden Kremsierer Bahn,	
3. Umbau der bestehenden Strecken der Kremsierer Bahn auf die den Verkehrsbedürfnissen entsprechende Leistungsfähigkeit	1 700 000
4. Zirkumvallations-Flügel in Krakau (9 km)	1 400 000
5. Neubau von Lokalbahnen (147 km)	8 650 000
Zusammen	25 750 000

Dazu kämen noch beträchtliche Fahrparksvermehrungen für die alten Linien, so dass die Gesammtkostensumme, die im Verstaatlichungsfall das Staatsbudget belasten würde, approximativ mit 30 000 000 fl. beziffert werden kann. Durch das Uebereinkommen werde der Staat nicht nur von diesen Auslagen befreit, es stehen demselben vielmehr durch die von der Nordbahn zu leistenden Zahlungen namhafte Eingänge gegenüber, die sich in folgender Weise beziffern:

	fl. Silber
1. Garantirte Vorschussschuld der Mährisch-Schlesischen Nordbahn pro Ende 1884	8 088 657
2. 4 pCt. Zinsen bis Ende 1884	2 702 500
vom 1 Januar bis 30. Juni 1885	161 773
3. Pauschalablösung für den Aufschub des Heimfalls der Flügelbahnen	1 314 732
im Ganzen	12 267 662

Hierzu kommt noch der Vermögenszuwachs, der dem Staate in Folge der Abkürzung der bestehenden Konzessionsdauer der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und der Nordbahnlinien Bielitz-Saybusch, dann Lundenburg-Grussbach-Zellerndorf durch den um 25 Jahre früher eintretenden Heimfall dieser Linien, ohne irgend eine finanzielle Gegenleistung, zugeht. Nimmt man den Reinertrag dieser Linien, welcher derzeit rund 1 000 000 fl. beträgt, ohne Rücksicht auf dessen naturgemässe Steigerung als mit obiger Ziffer feststehend an, so ergiebt der 25 jährige Genuss dieses Reinertrages für den Staat einen Vermögenszuwachs von 25 000 000 Gulden. Der finanzielle Effekt dieses Uebereinkommens für den Staatshaushalt bilanzirt sich sonach mit der Totalziffer von mehr als 67 000 000 fl., welche den Staatsfinanzen theils direkt zufliessen, theils indirekt in Form der Entlastung von sonst in den nächsten Jahren erforderlichen Ausgaben dem Budget zu Gute kommen. Dieser Erfolg wird durch das Uebereinkommen erreicht, indem gleichzeitig einer der wichtigsten jener Vortheile, die insgemein nur auf dem Wege der Verstaatlichung erreichbar sind, und um dessentwillen diese letztere in den Kreisen der Landwirthschaft, der Industrie und des Handels angestrebst wird — das Verfügungsrecht des Staates über die Tarife — in weitgehendem Umfange sofort in Wirksamkeit tritt und ohne dass die Vorbereitung der Verstaatlichung als des eigentlichen Endzieles und naturgemässen Anschlusses der neuen Uebergangsgestaltung aus dem Auge verloren würde.

Aenderung der Staatsgarantie der Böhmischen Westbahn.

Der dem Reichsrathe weiter vorgelegte Gesetzentwurf bestimmt, dass der Böhmischen Westbahn, entsprechend den durch die Konvertirung ihrer Prioritäten geänderten Verhältnissen ihres garantirten Anlagekapitals, eine Abänderung der bisherigen Garantiebestimmungen in der Weise gewährt wird, dass das vom Staate garantirte Reinerträgniss, welches bisher mit dem Betrage von jährlich 1 404 000 fl. in Silber bis zum Jahre 1916 und von da ab bis zum Ablauf der Konzessionsdauer im Jahre 1949 mit jährlich 733 651 fl. in Silber bemessen war, künftig für die Jahre 1885—1948 mit einer gleichen Annuität, welche den Betrag von 1 248 000 fl. in Silber nicht überschreiten darf, und für das Jahr 1949 mit dem Betrage von höchstens 840 738 fl. in Silber festgesetzt wird. Die hiernach festgesetzten Beträge haben zugleich an die Stelle des in der Konzessionsurkunde mit 5,2 pCt. des Anlagekapitals bestimmten Minimums der im Falle der Einlösung der Bahn durch den Staat an die Gesellschaft zu bezahlenden Jahresrente zu treten. Hierdurch wird die garantirte Annuität in den Jahren 1885—1916 von 1 404 000 fl. auf 1 248 000 fl., demnach um jährlich 156 000 fl. herabgemindert, dagegen in den Jahren von 1917—1948 von 733 651 fl. auf 1 248 000 fl., mithin um jährlich 514 349 fl. und im Jahre 1949 von 733 651 fl. auf 840 738 fl., das ist um 107 087 fl. erhöht. Eine thatsächliche Mehrbelastung der Staatsfinanzen ist aber aus dem Grunde nicht zu besorgen, weil die aus dem Betriebe erzielten Reinerträgnisse der Böhmischen Westbahn schon derzeit den Betrag der Garantieziffer sehr erheblich übersteigen. Die hohe Ertragsziffer des Unternehmens ist nach den publizirten Einnahmeausweisen selbst in dem für Böhmen abnorm ungünstigen Jahre 1884 nicht beträchtlich zurückgegangen und bietet im Zusammenhang mit der industriellen Betriebsamkeit des von der Bahn durchzogenen Gebietes bei der geschäftlichen Tüchtigkeit und anerkannten Solidität der Verwaltung volle Gewähr dafür, dass der Staat zu keiner Garantie, geschweige denn Mehrleistung herangezogen wird.

Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn.

Hierüber wurde (wie erwähnt) von der Regierung ebenfalls ein Gesetzentwurf eingebracht. Die in diesen Vorlagen beantragte dauernde Einbeziehung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn in das vom Staate verwaltete Eisenbahnbetriebsnetz reiht sich ergänzend jenen Massnahmen an, mit welchen die Linien der Kaiser Franz-Josefbahn und der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau) für den Staat erworben worden sind. Die Regierung soll durch die Vergrösserung des Staatsbahnnetzes im nordwestlichen Böhmen in den Stand gesetzt werden, den Einfluss des Staatseisenbahnbetriebes auf die Verkehrsverhältnisse dieses Gebietes nunmehr auch in möglichst wirksamer Weise zur Geltung zu bringen. Die Regierung wird durch den vorliegenden Gesetzentwurf ermächtigt, im Falle der Betriebsübernahme der beiden Bahnen durch den Staat, vom Zeitpunkte der Betriebsübernahme angefangen, jedoch unter Ausschluss des Jahres 1886, einen Pauschalbetrag zu garantiren, welcher für

jedes der Jahre 1887 bis 1894 dem Durchschnitte der behufs dieser Ermittelung zusammenzurechnenden wirklichen Betriebsüberschüsse derselben beiden Unternehmungen in den nächstvorausgegangenen zwei Betriebsjahren nebst einem Zuschlage gleichzukommen hat, der für das Jahr 1887 6 pCt., für jedes der Jahre 1888 bis 1890 5 pCt. und für jedes der Jahre 1891 bis 1894 4 pCt. jenes Durchschnittes beträgt. Der auf diese Weise für das Jahr 1894 ermittelte garantirte Betriebsertrag hat als solcher für alle folgenden Betriebsjahre zu gelten. Sollte der Staat in die Lage kommen, behufs Ergänzung des wirklich erzielten auf den garantirten Betriebsüberschuss aus eigenen Mitteln Zahlungen zu leisten, so sind diese Beträge lediglich als mit 4 pCt. verzinsliche Vorschüsse zu behandeln, deren Rückzahlung an den Staat aus den Betriebsüberschüssen späterer Betriebsjahre, soweit erstere die garantirten Jahresziffern übersteigen, zu bewerkstelligen ist. Die Regierung wird ferner ermächtigt, die beiden Unternehmungen in dem Falle einzulösen, wenn der durchschnittliche Betriebsüberschuss mindestens die bedungene Minimal-Einlösungsrente von 3 100 000 fl. erreicht.

Bahnverbindung von Laun über Leitmeritz und Auscha nach Böhmisch-Leipa.

Eine diesbezügliche Interpellation wurde vom Handelsminister Freiherrn v. Pino im Reichsrathe wie folgt beantwortet: „Da ausser dem eine Bahnverbindung zwischen Laun und Böhmisch-Leipa betreffenden Konzessions-Ansuchen der Oesterreichischen Nordwestbahn, welches ein schon im Jahre 1882 dem Handelsministerium vorgelegtes und seinerzeit kommissionell behandeltes Projekt zur Grundlage nimmt, noch anderweitige Gesuche, die theils einzelne Theilstrecken der vorerwähnten Bahnlinie, theils Konkurrenzlinien solcher Theilstrecken zum Gegenstande haben, dem Handelsministerium überreicht wurden, so wird die definitive Entscheidung über das ersterwähnte Ansuchen nicht ohne gleichzeitige Entscheidung über die einschlägigen Theilprojekte erfolgen können. Von diesen letzteren wurde das seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft auf Grund des § 14 des Uebereinkommens vom 12. November 1882 vorgelegte Projekt einer Lokalbahn von Bauschowitz über Theresienstadt nach Eisendörfel, sowie jenes für eine solche Bahn von Hrdly über Budin nach Mscheno, dann das Projekt der Prag-Duxer Eisenbahngesellschaft für eine Lokalbahn von Hospozin nach Mscheno bereits der vorschriftsmässigen Tracenrevision unterzogen, während ein weitergehendes Projekt der Prag-Duxer Bahngesellschaft, betreffend die Bahnverbindung von Laun über Budin nach Bauschowitz mit einer Abzweigung nach Libochowitz, im Stadium technischer Vorstudien verblieb und ein weiteres auf die Bahnstrecke Mscheno-Hrdly bezügliches Projekt der letztgenannten Bahngesellschaft erst in neuerer Zeit überreicht worden ist. Die Entscheidung über diese verschiedenartigen Projekte, welche übrigens mit Rücksicht auf die seither eingetretenen bekannten Ereignisse in der Zucker-Industrie Einiges von ihrer Aktualität eingebüsst haben, erheischt vor Allem eingehende Erhebungen über die dabei in Betracht kommenden technischen und kommerziellen Fragen, und zwar umsomehr, als seitens der Interessenten bei den einschlägigen kommissionellen Verhandlungen wie auch in direkten Eingaben an das Handelsministerium differirende Anschauungen über die zu wählende Trace, sowie über die Frage des künftigen Konzessionärs zum Ausdrucke gebracht wurden; als ferner zwischen den konkurrirenden Bahngesellschaften ein lebhafter Meinungswiderstreit hinsichtlich der ihnen naturgemäss zufallenden Verkehrsgebiete obwaltet und endlich das eisenbahnfiskalische Staatsinteresse mit Rücksicht auf das dortselbst in neuerer Zeit entstandene Staatsbetriebsnetz in ganz hervorragender Weise betheiligt erscheint. In letzterer Hinsicht genügt es, auf den eben zur verfassungsmässigen Behandlung eingebrachten Gesetzentwurf, betreffend die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und Dux-Bodenbacher Bahn durch den Staat, hinzuweisen. Die Regierung hat indess gegenüber der durch das einschlägige Konzessions-Ansuchen der Oesterreichischen Nordwestbahn eröffneten Möglichkeit der Realisirung einer von verschiedenen Seiten lebhaft gewünschten zusammenhängenden Bahnverbindung zwischen Laun und Böhmisch-Leipa sich keineswegs ablehnend verhalten und die Geneigtheit zum Eintritte in bezügliche Konzessions-Verhandlungen dem Verwaltungsrathe der genannten Bahngesellschaft schon vor längerer Zeit bekannt gegeben. Hierbei hat jedoch die Rücksichtnahme auf das eben betonte Staatsinteresse die Stellung bestimmter Vorbedingungen, betreffend das Betriebs- und eventuelle Einlösungsrecht des Staates und die Wahrung voller Tarifirungsfreiheit im Falle der Ausübung des ersteren Rechtes, unbedingt nothwendig erscheinen lassen. Zur Erstattung ihrer bezüglichen Gegenäusserung wurde die genannte Bahngesellschaft neuerdings unter Stellung eines Präklusivtermines aufgefordert, welch letzterer derzeit noch nicht abgelaufen ist. Hiernach ergiebt sich von selbst, dass in Betreff der den Gegenstand der Interpellation bildenden speciellen Fragen eine definitive Entscheidung bisher meinerseits nicht getroffen werden konnte."

Der Oesterreichische Gesetzentwurf gegen die Sozialisten und gegen die Gefahr durch Sprengstoffe.

Bei der Einbringung dieser Gesetzentwürfe hielt der Generaldirektor der Galizischen Carl-Ludwigbahn, Dr. v. Sochor, eine die Erzeugung und den Transport der gemeingefährlichen Sprengstoffe behandelnde Rede, welcher wir Folgendes entnehmen:

Das Gesetz wendet sich zum grössten Theile gegen die Sprengmittel, welche aus der Zusammensetzung von Salpetersäure und Glycerin entstehen. Dynamitpräparate hat man seit jeher als etwas Unschuldiges erklärt, und so ist es gekommen, dass wir in den letzten Jahren, seit 1879, die stattliche Liste von 14 Dynamitfabriken zu verzeichnen haben, welche uns 37 Dynamitsorten bescheeren. Es ist natürlich, dass mit der Zunahme der Dynamiterfindungen die Sorten, die auf den Markt kommen, immer feiner, immer besser und, wie es scheint, immer gefährlicher werden. Die Eisenbahnverwaltungen, die den Transport besorgen, haben schon oft die Frage gestellt, ob denn die mechanische Stabilität des Dynamits eine so grosse ist, dass es mit Zuverlässigkeit transportirt werden könne. Man hat sich wiederholt an die Regierung gewendet und man hat eine ablehnende Antwort erhalten, man hat sich an das Haus gewendet, und man hat vom Hause gar keine Antwort bekommen. Es wäre aber wohl die Frage in Erwägung zu ziehen, ob es wirklich für den täglichen Lebensbedarf so unentbehrlich ist, dass eine so grosse Zahl von Dynamitfabriken fort und fort entsteht und eine so grosse Zahl von Dynamitprodukten fort und fort auf den Markt kommt. Die Vorschriften für den Transport kompliziren sich immer mehr: das Personal muss ununterbrochen informirt werden auf welche Art man feines Dynamit behandelt. Ich habe vor etwa sechzehn Jahren vorgeschlagen, dass, sowie die Schiesspulver-Erzeugung, auch das Dynamit monopolisirt werde. Damals wurde das abgelehnt, weil die Schule vertreten war, dass das Dynamit ungefährlich sei. Heute aber, glaube ich, sollte man die vorhandenen Fabriken dadurch schützen, dass man eine neue Konzession nicht mehr ertheilt.

Viehtransport in gedeckten Wagen.

Ueber Anregung des Ungarischen Kummunikations-Ministeriums wurde vom Oesterreichischen Handelsministerium die ältere Anordnung in Erinnerung gebracht, dass bei einer Kälte von mehr als 3 Grad Hornvieh nicht in offenen Wagen befördert werden darf. Das genannte Ungarische Ministerium hat für den Viehverkehr von und nach Ungarn angeordnet, dass Hornvieh zur Winterszeit in gedeckten Frachtwagen mit möglichster Ventilation transportirt werde.

Bewilligung technischer Vorarbeiten.

Eine solche wurde der Nordwestbahn für eine Lokalbahn von einem geeignetem Punkte der Oesterreichischen Nordwestbahn zwischen den Stationen Lang-Enzersdorf und Oberhollabrunn nach Ernstbrunn im Sinne der bestehenden Normen auf die Dauer von 6 Monaten vom K. K. Oesterreichischen Handelsministerium ertheilt.

Budapest-Fünfkirchener Bahn.

Wie der „Pester Lloyd" erfährt, hat diese Gesellschaft beim Kommunikations-Ministerium um die Ertheilung der Vorkoncession für eine von ihrer Station Szt.-Lörincz nach Verpolje führenden Eisenbahn nachgesucht.

Transport explodirbarer Artikel auf Eisenbahnen.

Mit Handelsministerial-Erlass vom 26. November 1884 erhielt der Beschluss der Direktorenkonferenz die Genehmigung, als Maximalquantum für „kleinere" Pulver- und Munitionstransporte, welche dem Empfänger im Sinne des § 34 der Verordnung vom 1. Juli 1880 telegraphisch nicht anzukündigen sind, 60 kg pro Sendung anzunehmen. In Folge eines weiteren Beschlusses der Direktorenkonferenz vom 11. Dezember 1884 wurde an das Handelsministerinm die Bitte gestellt, diese Erläuterung in die Verordnung selbst aufzunehmen, welcher Bitte auch laut Erlass des genannten Ministeriums vom 7. d. M. in der Form eines Nachtrages zu dieser Verordnung entsprochen werden wird.

Die Tarifherabsetzung für Petroleum auf den Ungarischen Staatsbahnen.

Ueber Anordnung des Kommunikationsministers hat eine bedeutende Tarifreduktion sowohl für das rohe als raffinirte Petroleum stattgefunden. Es gilt den Raffinerien in Fiume, Kronstadt und M. Vasarhely, welchen sich demnächst eine in Budapest anschliessen wird, das Rohmaterial aus Rumänien via Predeal und aus Russland über Oderberg billig zu beschaffen, um dadurch die Amerikanische Konkurrenz via Triest und die Norddeutschen Häfen zu besiegen. Deshalb werden auch Kesselwagen den Raffinerien zur Verfügung gestellt.

Eisenbahnstatistik.

Die Hauptergebnisse des Oesterreichischen Eisenbahnverkehrs im Jahre 1883 liegen in dem neuesten (19.) Hefte der Nachrichten aus dem statistischen Departement des Handelsministeriums vor. Diese Publikation umfasst die in den beiden Reichshälften gemeinsamen und die Oesterreichischen Eisenbahnen. Mit Schluss des Jahres 1882 hatte das Netz der beiden genannten Kategorien

von Eisenbahnen, die für den öffentlichen Verkehr bestimmt sind, eine Ausdehnung von 14 595 km erreicht. Davon entfielen auf die gemeinsamen Eisenbahnen 5 377, auf die Oesterreichischen Eisenbahnen 9 133 und auf die ausländischen Bahnen auf Oesterreichischem Staatsgebiete 85 km. Die Länge der gemeinsamen Eisenbahnen vertheilte sich mit 2 697 km auf das Oesterreichische und mit 2 680 km auf das Ungarische Staatsgebiet und die Länge der Oesterreichischen Eisenbahnen mit 976 km auf die Staatsbahnen und mit 8 156 km auf die Privatbahnen.

Im Jahre 1883 erfuhr das gesammte Eisenbahnnetz durch die Eröffnung neuer Bahnen einen Längenzuwachs von im Ganzen 392 km, an welchem die gemeinsamen Eisenbahnen mit 266 und die ausländischen Bahnen auf Oesterreichischem Staatsgebiete mit 10 km, ferner das Oesterreichische Staatsgebiet mit 295 und das Ungarische Staatsgebiet mit 97 km partizipiren. Die während des Jahres 1883 neu hinzugewachsenen Bahnen und Bahnlinien mit 106 Stationen und Haltestellen, ferner mit 14 Anschlüssen an fremde Bahnverwaltungen und mit 11 Abzweigungen von den eigenen Bahnen wurden in 22 Theilstrecken, wovon 2 im Besitze der K. K. Oesterreichischen, 1 in dem der Königlich Bayerischen Staatsverwaltung und 19 im Eigenthume von zehn verschiedenen Konzessionären waren, dem Betriebe übergeben. Im Laufe des Jahres 1883 sind auf dem Oesterreichischen Staatsgebiete anlässlich der Eröffnung neuer und der Verlängerung bestehender Schleppbahnen 71 solche Bahnen mit 55 km Länge hinzugekommen und in Folge theilweiser Abtragung, sowie gänzlicher Auflassung bestehender Anlagen 11 Bahnen mit 12 km Ausdehnung weggefallen. Der effektive Zuwachs an Schleppbahnen beläuft sich sonach im Gegenstandsjahre auf 60 Bahnen mit 43 km Länge und es befanden sich zu Ende des Jahres 1883 auf Oesterreichischem Staatsgebiete im Ganzen 804 Schleppbahnen mit zusammen 696 km Ausdehnung im Betriebe.

Werden zur Länge der öffentlichen Eisenbahnen auf Oesterreichischem Staatsgebiete noch die mit denselben in direkter oder indirekter Verbindung stehenden Schleppbahnen gerechnet, so beträgt die Gesammtlänge aller Lokomotiveisenbahnen in den im Reichsrath vertretenen Königreichen und Ländern zu Ende des Gegenstandsjahres 12 912 km.

Das verwendete Anlagekapital bezifferte sich bei den gemeinsamen Eisenbahnen mit Schluss des Jahres 1883 auf 1 345 285 027 fl., bei den Oesterreichischen Staatsbahnen auf 103 279 603 fl. und bei den Oesterreichischen Privatbahnen auf 1 198 415 863 fl.

Ueber den Stand der Fahrbetriebsmittel ist der Publikation zu entnehmen, dass man im Jahre 1883 bei den gemeinsamen Eisenbahnen 1 378 Lokomotiven, 2 515 Personenwagen, 27 983 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 281 970 t und 108 Postwagen zählte. Bei den Oesterreichischen Bahnen waren zusammen 1 839 Lokomotiven, 4 014 Personenwagen, 48 151 Lastwagen mit einer Tragfähigkeit von 495 618 t und 272 Postwagen in Verwendung.

Die Betriebseinnahmen aus allen Verkehrszweigen betrugen im Jahre 1883 bei den gemeinsamen Bahnen 82 952 748 fl., wovon 53 308 346 fl. auf die Oesterreichischen Linien und 32 644 402 fl. auf die Ungarischen Linien entfielen. Die Betriebseinnahmen auf sämmtlichen Oesterreichischen Staats- und Privatbahnen beliefen sich im Jahre 1883 auf 125 105 322 fl., so dass die Betriebseinnahmen beider Eisenbahnkategorien zusammen 211 058 070 fl. ausmachten, wonach durchschnittlich 14 762 fl. auf 1 km Bahnlänge entfielen. Gegen das Jahr 1882 ergiebt sich eine Steigerung in den Betriebseinnahmen um 13 fl. pro Kilometer oder im Ganzen von 5 291 887 fl.

Die Betriebsausgaben betrugen im Durchschnitt 8 274 fl. pro Kilometer Bahnlänge oder 118 303 110 fl. bei sämmtlichen hier erwähnten öffentlichen Eisenbahnen, was 56 pCt. der Betriebseinnahmen ausmacht.

Bei dieser Arbeit hatte sich das statistische Departement des Handelsministeriums, insoweit es sich um die Ungarischen Bahnen handelte, der Unterstützung des Ungarischen statistischen Landesbureaus in Budapest zu erfreuen. Die verhältnissmässig rasche Zusammenstellung der betreffenden Daten, die sich auf die beiden Reichshälften gemeinsamen und die Cisleithanischen Eisenbahnen beziehen, ist ein Verdienst des diesseitigen statistischen Departements.

Ueber die Bedeutung der Strassenbahnen.

Als einen Beitrag zur Lösung des sozialen Problems hielt über dieses Thema der Rumänische Generalkonsul Wilhelm von Lindheim im Eisenbahnklub einen beifällig aufgenommenen Vortrag. Der Bau der Strassenbahnen befindet sich seit Jahren in Stagnation und doch sind dieselben ein wirksames Mittel zur Behebung des Pauperismus durch rasche und wohlfeile Beförderung der Arbeiter an diejenigen Orte, wo sie mehr verdienen und billiger existiren können. Seit dem Jahre 1873 haben sich die Strassenbahnen bei uns nur von 161 km auf 206 km ausgedehnt; die realistischen Amerikaner haben dagegen enorme Fortschritte im Strassenbahnwesen zu verzeichnen; Italien und England seien diesem Beispiele gefolgt; Deutschland und Frankreich haben weniges, aber doch mehr als wir geleistet. Eine gesetzliche Regulirung und Unterstützung des Strassenbahnwesens thut daher dringend noth.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die günstige Stimmung für Eisenbahnwerthe hält an, da der unbedeutende Rückgang der Nordbahn (2438) nur mehreren Realisirungen zuzuschreiben ist. Bessere Einnahmeausweise verhalfen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn (303,50) und der Carl-Ludwigbahn (266) zu grösseren Avancen, kleinere haben die beiden Nordwestbahnen (a. 173,50) (b. 178) in Folge der herannahenden Generalversammlung zu verzeichnen; Südbahn (146,10) nahm in Folge der ungelösten Kopfstation-Frage eine zuwartende Haltung ein. Sehr gesucht waren Kaschau-Oderberger (152,90) wegen der angeblichen Konvertirung ihrer Prioritäten; dann Böhmische Westbahn (300) und Prag-Dux (37,50) wegen der erwähnten Gesetzesvorlagen.

Aus Sachsen.

Sächsische Sekundärbahnen; Döbeln-Mügeln-Oschatz.

Seit der bereits in No. 2 und 4 dieses Blattes erwähnten vollständigen Eröffnung der Linie Döbeln-Mügeln-Oschatz sind in Sachsen sechs schmalspurige Sekundärbahnen mit der Spurweite von 0,75 m in einer Gesammtbaulänge von 113,12 km und einer Gesammtbetriebslänge von 116,0 km im Betrieb. Es sind dies die Staatsbahn-Linien:

	Baulänge km	Betriebslänge km
Wilkau-Kirchberg-Saupersdorf . . .	10,15	10,0
Hainsberg-Schmiedeberg-Kipsdorf . .	26,07	25,5
Döbeln-Oschatz	27,1	31,0
Klotzsche-Königsbrück	19,5	19,5
Radebeul-Radeburg	16,6	16,6
Zittau-Reichenau-Markersdorf . . .	13,6	13,4

Die Differenz zwischen Bau- und Betriebslänge bei Döbeln-Oschatz beruht in der Hauptsache darauf, dass die Schmalspurbahn auf eine längere Strecke den Bahnkörper der Döbeln-Leipziger Hauptlinie unter Einlegung eines dritten Schienenstranges zwischen den Schienensträngen des Hauptgleises mit benutzt.

Der Betrieb aller dieser Linien wird ebenso wie der der normalspurigen Sekundärbahnen Pirna-Berggiesshübel und Johann-Georgenstadt-Schwarzenberg von je einem, direkt der Generaldirektion in Dresden unterstellten Bahnverwalter geleitet, welchem zugleich auch die Bahnunterhaltung obliegt. Der Bahnverwalter der Döbeln-Oschatzer Linie ist in Mügeln stationirt. Der Ersparniss halber wird auf den Haltestellen dieser Linien der Billetverkauf vom Zugpersonal, der Güterverkehr aber von Privatleuten besorgt, welche als Vergütung einen geringen Zuschlag zu den Frachtbeträgen erhalten. Wo sich geeignete Persönlichkeiten für Uebernahme dieser Güteragenturen nicht fanden, z. B. in Kleinschönau an der Zittau-Reichenau-Markersdorfer und in Altoschatz - Rosenthal der Döbeln-Mügeln-Oschatzer Linie, wurden die Haltestellen vorerst nur für den Personenverkehr eröffnet.

Die neue Linie Döbeln-Oschatz wird in der Hauptsache nur dem Lokalverkehr zu dienen haben, wie dies schon aus der aussergewöhnlich grossen Zahl der Verkehrsstellen — mit Einschluss der beiden Endstationen 18, so dass auf weniger als 2 km je eine dergl. kommt — hervorgeht. Rübentransporte nach der Zuckerfabrik in Döbeln und die Rücktransporte der Rübenschnitzel von da, Kalktransporte ab Görlitz etc. versprechen eine angemessene Verzinsung des Anlagekapitals.

Eisenbahnrath.

Der der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen beigeordnete Eisenbahnrath wird am 9. Februar d. J. zu seiner achten Sitzung zusammentreten. Die bisherigen Mitglieder (18 an der Zahl) sind nach Ablauf der ersten dreijährigen Wahlperiode sämmtlich wieder gewählt bez. ernannt worden, nur an Stelle des verstorbenen Professor Richter in Tharandt ist der Geh. Oberforstrath Dr. Judeich daselbst neu eingetreten. Die Tagesordnung enthält 11 Punkte, darunter die Fragen der Tarifirung von Papier und von Spiritus, die Fragen der Aufhebung des Frachtzuschlags für sperrige Güter, des Wegfalls des Rechtes der Versender auf Routenvorschrift etc.

Definitiv festgestellte Betriebsergebnisse pro November 1884.*)

Auch der letzte November ergab wieder eine Mindereinnahme gegen den gleichen Monat des Vorjahres und zwar belief sich dieselbe auf 261 766 *M.* 92 *ℌ*, so dass das Gesammtminus von Anfang 1884 bis ult. November auf 1 423 535 *M.* 92 *ℌ* gestiegen ist. Auch das Novemberminus ist nur dem Güterverkehr zur Last zu legen, da im Personenverkehr ein Plus von 78 076 *M.* 19 *ℌ* erzielt wurde, während die Mindereinnahme aus dem Güterverkehr sich auf 339 853 *M.* 11 *ℌ* stellte. Da das Quantum der beförderten Güter gegen den gleichen Monat des Vorjahres zuge-

---

*) Erst Mitte voriger Woche erschienen.

nommen hat, so liegt zu Tage, dass die Mindereinnahme auf die seit 1. April 1884 eingetretene wesentliche Herabsetzung der Einheitssätze im Güterverkehr zurückzuführen ist.

Von den unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen erzielte die Zittau - Reichenberger Eisenbahn ein Minus von 1 049 ℳ 70 ₰, wodurch sich das bisherige Gesammtplus auf 25 248 ℳ 21 ₰ ermässigt. Die Altenburg-Zeitzer Bahn wies ungeachtet einer Mehrbeförderung von mehr als 2 Millionen Kilogramm eine Mindereinnahme von 261 ℳ 90 ₰ auf, was die Mindereinnahme seit 1. Januar 1884 auf 10 048 ℳ 64 ₰ erhöht; die Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn aber hatte sich einer Mehreinnahme von 2 443 ℳ 10 ₰ zu erfreuen, wodurch sich die bisherige Gesammt-Mindereinnahme auf 3 837 ℳ 28 ₰ erniedrigt.

Kohlenverkehr.

Die Transporte Sächsischer Steinkohlen (aus dem Zwickauer, Lugau - Oelsnitzer und Dresdener Revier) weisen in der ersten Woche des Jahres, 4.—10. Januar, ebenso wie in der vorhergehenden Woche, 28. Dezember 1884 bis 3. Januar 1885, gegen das Vorjahr einen kleinen Rückgang auf. Es wurden nämlich in der letzteren Woche 8 960 Wagenladungen à 5 000 kg gegen 9 610, d. i. 650 weniger und in der Woche 4.—10. Januar 11 424 desgl. gegen 12 668, d. i. 1 244 weniger befördert. Die dritte Woche vom 11.—17. Januar ergab dagegen eine Steigerung des Verkehrs, da in derselben 13 887 einfache Wagenladungen gegen 12 288 im Vorjahre, mithin 1 599 mehr zur Beförderung kamen. In der Woche vom 18.—24. Januar zeigte sich augenscheinlich in Folge der eingetretenen Kälte eine noch erheblichere Vermehrung: es wurden befördert 13 640 Wagenladungen gegen 11 946 im Vorjahre, was ein Plus von 1 694 Ladungen ergiebt.

Erleichterungen im Personenverkehr.

Der am 1. Januar 1885 in Kraft getretene VI. Nachtrag zum Lokaltarif für den Personenverkehr bestimmt u. a., dass bei Benutzung von Eil- oder Kurierzügen auf gewöhnliche Tour- und Tagesbillets ohne Uebergang in eine höhere Wagenklasse, soweit nicht besondere nach der wirklichen Preisdifferenz berechnete Ergänzungs- bezw. Zuschlagsbillets bestehen, stets nur Tourbillets IV. Klasse hinzuzulösen sind. In den meisten Fällen ergiebt dies gegen bisher eine erhebliche Preisermässigung. So musste z. B. bisher zur Fahrt von Dresden nach Wurzen in II. Klasse des Eilzugs auf ein Tagesbillet II. Klasse ein Tourbillet III. Klasse für 3 ℳ 60 ₰ nachgelöst werden, während jetzt nur ein Billet IV. Klasse für 1 ℳ 80 ₰ nach zu entnehmen ist.

Weiter hat der Begriff des Reisegepäcks, für welches Freigewicht gewährt wird, eine erhebliche Erweiterung erfahren. Während nämlich bisher in Anlehnung an § 24 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands alle Handelswaaren, gleichviel in welcher Weise sie verpackt waren, grundsätzlich von der Einrechnung in das Freigewicht ausgeschlossen waren, ist nunmehr bestimmt worden, dass auch Gegenstände des Handels- und Marktverkehrs und der Hausindustrie, sofern sie nur in kleineren Kisten, Koffern, Körben, Säcken oder dergl. verpackt sind, der fraglichen Begünstigung theilhaft werden sollen. Man hat diese Bestimmung im Interesse der kleineren Handelsleute und Marktbesucher und insbesondere zur Unterstützung der ohnehin wenig lohnenden Hausindustrie des Sächsischen Erzgebirges getroffen. So viel wir wissen, ist ein so weit gehendes Zugeständniss bisher noch von keiner anderen Deutschen Eisenbahnverwaltung gemacht worden.

Elektrische Eisenbahnen in Amerika.

Nach den fortlaufenden Berichten des ständigen Korrespondenten dieser Blätter in Newyork, Herrn Hermann Claudius, haben sich in den Vereinigten Staaten jetzt mehrere Gesellschaften gebildet, welche den elektrischen Betrieb auf Eisenbahnen einführen wollen. Es wäre dies ja recht erfreulich, wenn man dabei dem Deutschen Vorgange folgen und damit beginnen wollte, den elektrischen Betrieb auf kurzen Bahnstrecken einzuführen, um sich dabei die den Amerikanern noch gänzlich fehlenden praktischen Erfahrungen zu sammeln und die zweckmässigsten Konstruktionen an der Hand derselben herauszubilden. — Man scheint es aber leider in ähnlicher Weise, wie bei der elektrischen Beleuchtung, zu machen und den Dampfmotoren im Allgemeinen den Krieg erklären zu wollen, wie mit der elektrischen Beleuchtung dem Gase! Das kann der stetigen soliden Entwicklung der elektrischen Traktion nur Schaden bringen.

Herr Claudius hat daher ganz recht, wenn er die von Herrn Cyrus Field in Aussicht genommene sofortige Ersetzung der Lokomotiven der Newyorker Hochbahn durch elektrische Lokomotiven als verfrüht bezeichnet.

In Amerika existirt bisher noch keine elektrisch betriebene, im regelmässigen Betriebe befindliche Bahn. Herr Edison hat zwar bald nach dem Bekanntwerden der Eröffnung der Berliner Ausstellungsbahn eine kleine Versuchsbahn in Menlo-Park gebaut und einige Zeit versuchsweise betrieben, und die Herren Field haben eine Ausstellungsbahn gebaut und während der Dauer der Ausstellung betrieben, auch hat die Electrici Daft Co., wie Ihr Korrespondent mittheilt, Betriebsversuche auf der Broklyn Brücke gemacht und beabsichtigt, diesen Betrieb dauernd zu übernehmen. Das sind aber alle nur kurze Versuchsbahnen, deren Erfahrungsresultate nicht ausreichen können, um daraufhin sogleich die frequentesten Eisenbahnen der Welt elektrisch betreiben zu können! Wenn ich aber auch in diesem Punkte mit Ihrem Korrespondenten ganz übereinstimme, so muss ich doch mehreren Mittheilungen und Ansichten desselben entschieden entgegentreten. Er führte unter den 5 Gesellschaften, welche sich bereit erklärt hatten, an einer Konkurrenz zur Ermittelung des besten elektrischen Motors Theil zu nehmen, auch eine „Siemens Railway Co.“ an. Eine solche Firma existirt aber gar nicht und es hat auch keine der Siemens'schen Firmen die Absicht, sich an der Konkurrenz zu betheiligen. So lange die noch schwebende Patentrechtfrage zwischen denselben und den Herren Field und Edison noch nicht entschieden ist, würde dies auch kaum angehen! Herr Claudius hat diese unrichtige Mittheilung wahrscheinlich Amerikanischen Journalen entnommen, deren Mittheilungen immer mit Vorsicht aufgenommen werden müssen, wenn Interessen im Spiele sind! Leider hat der geringe Grad der praktischen Entwicklung der elektrischen Traktion in Amerika Herrn Claudius veranlasst, über dieselbe im Allgemeinen sehr absprechend zu urtheilen. Aeusserungen wie die, dass er keinen Motor kenne, der so oft versage wie der elektrische, dass der elektrische Betrieb die Sicherheit des Publikums und der Arbeiter gefährde, dass die Betriebskosten bei ihm stets viel grösser wären, wie bei Lokomotiven etc., könnten der ruhigen Entwicklung des elektrischen Eisenbahnwesens schaden, wenn sie nicht beanstandet resp. widerlegt werden. Herr Claudius sagt, dass er mit den elektrischen Eisenbahnen vertraut wäre und beruft sich auf den heutigen Stand der Technik, um seine Urtheile zu rechtfertigen. Von einer Technik der elektrischen Eisenbahnen kann aber doch nur in Europa die Rede sein, da die 7 von den Siemens'schen Firmen in Deutschland, Irland und Oesterreich erbauten elektrischen Bahnen die einzigen sind, welche überhaupt vorhanden und im regelmässigen Betriebe sind. Ein Studium dieser Bahnen würde ihm gewiss gezeigt haben, dass der elektrische Betrieb überall, wo er eingeführt ist, vollkommen sicher und ohne Störungen funktionirt und dass er da, wo er hingehört, auch ökonomisch und durchaus konkurrenzfähig ist. Dass sich trotz dieser durchaus günstigen Erfahrungen die Anwendung der elektrischen Traktion nicht schneller verbreitet hat, findet wohl seine ausreichende Erklärung in der Neuheit der Sache und der Nothwendigkeit, erst praktische Erfahrungen bei kleineren regelmässigen und dauernden Betrieben zu machen, bevor man ohne Gefahr eines Misserfolges zu grösseren Aufgaben übergehen könnte. Es ist dabei zu berücksichtigen, dass der Dampfbetrieb, mit dem die Elektrizität konkurriren soll, die Verbesserungsarbeit eines halben Jahrhunderts darstellt, während an elektrischen Betrieb erst seit der Berliner Gewerbe-Ausstellung von 1879 gedacht wird.

Berlin, Januar 1885.

Dr. W. Siemens.

Verschiedenes.

Submariner Tunnel unter der Strasse von Dover.

In der kürzlich abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Submarine Kontinental - Eisenbahngesellschaft wurde einstimmig beschlossen, eine Vorlage, betitelt: „Eine Bill, die Südost-Eisenbahngesellschaft und die Submarine Kontinental-Eisenbahngesellschaft zu ermächtigen, entweder allein oder in Verbindung mit anderen Gesellschaften die Versuchsarbeiten für einen Tunnel unter der Strasse von Dover fortzusetzen“, in der gegenwärtigen Parlamentssession einzubringen.

Gesundheitliche Verhältnisse am Panamakanale.

Von Herrn Regnier ist an Herrn v. Lesseps über die gesundheitlichen Verhältnisse der Arbeiter am Panamakanale Bericht erstattet, dem nach dem „Engineering“ vom 14. November 1884 Folgendes entlehnt ist:

Das Klima ist warm und feucht, hat aber nicht den deprimirenden Einfluss, welchen es in anderen derartig heissen Gegenden ausübt. Die Temperatur schwankt im Winter zwischen 24 bis 30 Grad und steigt im Sommer auf +35 Grad Celsius (!!!). Die Regensaison fällt in die Sommerperiode.

Zwei grosse Hospitale sind errichtet, eines in Panama, das zweite in Colon, in welche die Kranken auf Anordnung der entlang der ganzen Strecke vertheilten Aerzte vertheilt werden. Barmherzige Schwestern besorgen die Krankenpflege und überwacht eine Sanitätskommission das Ganze.

Arbeiter, welche 1⅓ bis 2 Jahre am Kanale gearbeitet haben, können im Erkrankungsfalle, ja selbst im einfachen Urlaube, nach Hause entlassen werden und finden ihren Platz bei Rückkunft wieder offen.

Dank der ausserordentlich guten sanitären Sicherungsmassregeln ist die Mortalität unter den Kanalarbeitern erheblich geringer, wie in allen grösseren Städten.

Wasserreservoire in Südaustralien.

Mit einem kolossalen Kostenaufwande ist kürzlich ein See, der Lake Edith, durch einen Thalabschluss des Flusses Cloyton in Südaustralien gebildet, der mit ferneren hergestellten 25 Reservoirs 625 000 000 Gallonen Wasser fassen kann und für den Ackerbau und die Kolonisation von grösster Wichtigkeit ist.

Der Megameter.

Vor einiger Zeit beantragte M. d'Abbodie in der Französischen Akademie der Wissenschaften die Bezeichnung „Megiste" für den 4. Theil des Erdmeridians, das ist für die Länge von 10 000 km des Französischen Metersystems.

Um Konformität mit der Bezeichnung der Mehrheiten und Theilungen in der Elektrizität zu erzielen, wurde der Name „Megameter" für jene Längeneinheit vorgeschlagen und festgestellt. („Engineering" vom 19. September 1884.)

Ein Schornstein aus Beton.

Die „Mechanical World" liefert die Beschreibung des Baues eines grossen Schornsteins aus Beton, welcher als Monolith auf der Jutespinnerei von Goodbody hergestellt ist. Das cylindrische Fundament ist ein Block von 10,50 m Durchmesser und 2,70 m Höhe.

Der eigentliche Schornstein setzt sich wie folgt zusammen:
1. aus dem oktogonen Piedestal, dessen innerer Zirkel 5,40 m und seine Höhe 4,20 m beträgt,
2. aus einem Schaft von 4,00 m Durchmesser an der Basis und 3,14 m an der Spitze, bei 41,10 m Höhe.
3. aus einem 1,80 m hohen Kapitäle.

Die Gesammthöhe des Schornsteins beträgt 47,10 m, die Stärke des Betons schwankt zwischen 1,20 m an der Basis (innerer Durchmesser 2,40 m) und 0,375 m unter dem Kapitäle.

Der Beton besteht aus Portland-Cement mit Sand und Steinen, letztere von allen Kalibern bis 100 kg Schwere. Zum ganzen Schornstein wurden 103 t Beton verwandt und betrugen die gesammten Baukosten 12 750 Frcs.

Kursbücher.

Moeller's Kursbuch 1885. No. 1 ist soeben bei Schmorl & von Seefeld in Hannover erschienen. Dieses Kursbuch, ein bewährter Freund und Rathgeber aller Reisenden, beginnt damit seinen dreiunddreissigsten Jahrgang, und sei in Erinnerung gebracht, dass man auf die im Laufe des Jahres erscheinenden 5 Hefte bei allen Buchhandlungen und Postanstalten für 4 ℳ abonniren kann. Neben den Fahrplänen der Norddeutschen Eisenbahnen und Posten bringt dies Büchlein eine Menge von Nachweisen, die man im täglichen Geschäfts- und Familienleben gern zur Hand hat, so dass es über seinen ersten Zweck hinaus in mannigfacher Hinsicht nützlich ist.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Strecke Kopyczyńce-Husiatyn wird — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen — am 1. Februar d. J. auch für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 29. Januar 1885. (193)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

II. Verkehrsstörungen.

Wegen starken Eisganges und niedrigen Wasserstandes ist der Betrieb des Gütertrajekts zwischen Kastel und Mainz seit gestern bis auf Weiteres eingestellt.

Frankfurt a. M., 27. Januar 1885. (194)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

III. Güterverkehr.

Für den **Güterverkehr zwischen Oberursel und Cronberg** treten mit dem 1. Februar cr. direkte Tarifsätze in Kraft.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren. (195)

Frankfurt a/M., den 21. Januar 1885.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für den Verkehr zwischen den Hafenstationen Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg einerseits und Station Mainz des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit neue Frachtsätze für die Artikel des **Westdeutschen-Seehafen-Ausnahmetarifs** in Kraft.

Die Frachten sind auf den betr. Güterexpeditionen zu erfahren.

Hannover, den 26. Januar 1885. (196)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Am 1. Februar d. J. tritt für den **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgüterverkehr** ein neuer Tarif in Kraft, welcher in 2 Hefte eingetheilt ist und zwar dergestalt, dass der Verkehr zwischen Stationen der Sächsischen Staats- sowie der in Verbindung mit denselben verwalteten Privat-Eisenbahnen und Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover (nördlich von Wilhelmshöhe, mit Einschluss der Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn), der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn, der Unter-Elbeschen Eisenbahn, den Stationen Einbeck und Ringelheim der Braunschweigischen Eisenbahn, ferner den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. (Strecke Berlin-Blankenheim und Halle-Nordhausen-Münden) andererseits

in Heft No. 1,

der Verkehr zwischen Stationen der Königlich Sächsischen Staats- und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen, der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin (Linie Berlin-Dresden) einerseits, und Stationen der Berlin-Hamburger, Lübeck-Büchener, Eutin-Lübecker, Wittenberge-Perleberger und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn andererseits

in Heft No. 2

behandelt wird.

Durch den neuen Tarif werden aufgehoben:
a) der Gütertarif, Heft 1, vom 1. Mai 1882, mit Ausschluss des Verkehrs der Stationen der Altona-Kieler Eisenbahn und der Stationen Glückstadt und Itzehoe der Holsteinischen Marschbahn;
b) der Gütertarif, Heft 2, vom 1. Mai 1882;
c) der Seehafen-Ausnahmetarif vom 1. November 1881

nebst den hierzu erschienenen Nachträgen.

Ferner sind in den neuen Tarif direkte Frachtsätze nicht wieder aufgenommen für den Verkehr:
1. zwischen Elsterwerda (S. St. B.) und den Stationen Bennigsen, Eldagsen und Münden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover;
2. zwischen Grossenhain (S. St. B.) und den Stationen Beelitz, Drewitz und Michendorf des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M.;
3. zwischen Stationen der Sächsischen Staats- und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privat-Eisenbahnen, der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn, sowie Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin (Linie Berlin-Dresden) einerseits und den Stationen Heide, Marne, Meldorf, St. Michaelisdonn und Wilster der Holsteinischen Marschbahn und den Stationen Heide und Wesselburen der Westholsteinischen Eisenbahn.

Es behalten jedoch die vorstehend sub 1 bis 3 bezeichneten Frachtsätze, sowie die bisherigen Taxen für diejenigen Stationsverbindungen, welche durch den neuen Tarif eine Erhöhung erfahren, noch bis zum 15. März 1885 Giltigkeit.

Exemplare der neuen Tarifhefte sind von den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu erlangen.

Dresden, am 24. Januar 1885. (197)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Magdeburg-Braunschweigischer Güterverkehr. Vom 1. Februar d. J. ab werden die in dem obenbezeichneten Verkehr enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Braunkohlen, Braunkohlen-Kokes und Braunkohlenbriquets von den diesseitigen Stationen Aschersleben, Frose, Nachterstedt und Oschersleben nach Station Derenburg der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn um je 0,01 ℳ pro 100 kg ermässigt.

Magdeburg, den 27. Januar 1885. (198)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der Verwaltung der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

In den unterm 17. d. M. publizirten, mit Giltigkeit vom 1. Februar cr. in Kraft tretenden **Ausnahmetarif für Eisen des Specialtarifs I und II** ab diesseitigen Stationen nach Oderberg trans. für Sendungen zum Export nach **Serbien** werden Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Elberfeld, Erfurt, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Magdeburg, ferner der Breslau-Freiburger Eisenbahn sowie der Sächsischen Staatsbahn ebenfalls aufgenommen.

Breslau, den 27. Januar 1885. (199)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 10. März d. J. kommen für den Verkehr zwischen Mannheim loco und transit einerseits und den Stationen Bingerbrück, Langenlonsheim und Püttlingen andererseits berichtigte, erhöhte Frachtsätze für den Ausnahmetarif No. 2 Abtheilung a und b zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Stationen.

Karlsruhe, den 25. Januar 1885. (200)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. Februar l. J. gelangt Nachtrag XIV zu unserem Lokal-Gütertarife, Frachten des Ausnahmetarifes No. 6 für Güter des Specialtarifs III nach und von Saargemünd (Pf. B.) enthaltend, zur Einführung. (201)

Ludwigshafen a/Rh., den 26. Januar 1885.
Die Direktion.
Lavale.

Rheinisch - Belgischer Steinkohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Februar ds. Js. werden die neu eröffneten Stationen Aywaille, Hagoheid, Martinrive, Quaraux und Stoumont der Belgischen Staatseisenbahn mit direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes und Briquets in den oben bezeichneten Verkehr aufgenommen.

Nähere Auskunft ertheilen das Tarifbüreau der Unterzeichneten sowie die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 28. Januar 1885. (202)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Am 1. Februar dieses Jahres treten für **Garntransporte** in Ladungen von je 10 000 bezw. 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Hof (S. Stsb.) nach den Stationen Breslau, Dittersbach, Hirschberg i. Schl., Liegnitz, Merzdorf, Waldenburg i. Schl. (ob. Bhf.) und Wüste-Giersdorf des Direktionsbezirks Berlin, sowie nach den Stationen Freiburg i. Schl., Reichenbach i. Schles. und Waldenburg i. Schl. (unt. Bhf.) der Breslau - Freiburger Eisenbahn Ausnahme-Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 26. Januar 1885. (203)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung
des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandes.

Am 1. Februar 1885 tritt zum Tarifhefte No. 4 des **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbandes** der Nachtrag I in Kraft, welcher unter Anderem ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III für die Stationen Athus, Rodingen und Steinfurt der Prinz Heinrich-Bahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen andererseits enthält. Exemplare dieses Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 24. Januar 1885. (204)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 16. November v. J. machen wir das betheiligte Publikum ausdrücklich darauf aufmerksam, dass durch die am 1. d. M. in Kraft getretenen neuen Instradirungs-Vorschriften für den **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband** die seither im Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld, sowie der Dortmund - Gronau - Enscheder und Aachen - Jülicher Eisenbahn - Gesellschaft einerseits und Stationen der Badischen und Württembergischen Staatseisenbahnen, der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, sowie der Station Basel andererseits betheiligten Transitstrecken der Hessischen Ludwigs - Eisenbahn bis auf die Transitstrecke Hanau-Aschaffenburg, welche im Verkehr mit einigen Badischen und Württembergischen Stationen betheiligt bleibt, aus dem genannten Verbande ausgeschieden sind und die bezüglichen direkten Tarifsätze, welche im übrigen unverändert in Kraft bleiben, daher über Linien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn — abgesehen von der eben genannten Strecke Hanau-Aschaffenburg — seit dem 1. d. M. keine Gültigkeit mehr haben.

Köln, den 26. Januar 1885. (205)
Namens der Verbands - Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

In den Staatsbahn-Verkehren **Hannover und Oldenburg-Berlin** und **Breslau,** sowie im **Hanseatisch - Ostdeutschen Verbande** wird am 1. Februar cr. der Artikel „Dextrin" in die Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Stärke aller Art etc. aufgenommen.

Am 16. März cr. treten die in den Staatsbahn - Verkehren Hannover und Oldenburg-Berlin bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Getreide aller Art etc. zwischen Görlitz, Liebau trans., Muskau, Nikrisch, Ostritz, Rietschen, Seidenberg loco und trans., Uhsmannsdorf und Weisswasser einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Hamburg, Harburg, Lüneburg, Winsen, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits, sowie ferner die im Staatsbahntarif Oldenburg - Berlin bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Stärke aller Art etc. zwischen Buk einerseits und Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits ausser Kraft.

Berlin, den 26. Januar 1885. (206)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Durch den am 1. August v. J. in Kraft getretenen **Breslau-Sächsischen Verbandstarif** ist der zu dem früheren Schlesisch-Sächsischen Verbandstarife vom 1. Februar 1882 gehörige Anhang bezüglich der in demselben enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einer- und der Sächsischen Staats- und Süd-norddeutschen Verbindungsbahn andererseits vollständig und zwar auch betreffs derjenigen Relationen, für welche — Mangels eines Verkehrsbedürfnisses — in dem neuen Breslau-Sächsischen Verbandstarife Frachtsätze nicht wieder vorgesehen sind, aufgehoben.

Breslau, den 26. Januar 1885. (207)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit 1. Februar 1885 tritt Theil IV, Heft 1 und 2 des Verbandsgütertarifes in Wirksamkeit, wodurch direkte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Stammholz, Brennholz, Eisenbahnschwellen, Grubenholz etc., ferner von Bau- und Nutzholz, sowie von Friesen aus hartem Holze bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür pro Frachtbrief und Wagen von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, der K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft, der Ungarischen Westbahn, der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Raab - Oedenburg - Ebenfurter Eisenbahn nach Stationen der Vereinigten Schweizerbahnen (einschliesslich der Toggenburger und Wald - Rüti - Bahn), der Schweizerischen Nordostbahn (einschliesslich der Linie Effretikon-Hinweil und der Bötzbergbahn), der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn und der Linie Wohlen - Bremgarten), der Emmenthalbahn, der Jura-Bern-Luzern-Bahn, sowie der Westschweizerischen und Simplonbahnen zur Einführung gelangen.

Zugleich werden aufgehoben:

a) die auf Seite 47—54 der „Zusammenstellung der noch giltigen Frachtsätze des Tarifs für den Schweizerisch-Oesterreichisch-Ungarischen Güterverkehr vom 1. Januar 1873" enthaltenen Sätze des Specialtarifs für Bau- und Nutzholz von Stationen der Kaiserin - Elisabeth - Bahn nach Stationen der Schweizerischen Bahnen (Nordostbahn und weiter).

b) Die im Ausnahmetarif für den Export von Fassdauben, anderem Nutz- und Bauholz etc. vom 1. Juli 1880 und dessen Nachträgen I und II vorkommenden Taxen, soweit solche bisher für den Verkehr mit der Binnenschweiz Geltung hatten.

Wien, im Januar 1885. (208)
Für die Verbands-Verwaltungen:
Die K. K. Generaldirektion
der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Gölniczthalbahn. Zu dem vom Tage der Eröffnung (27. Dezember 1884) giltigen Gebührentarife der Gölniczthalbahn für den Transport von Eil- und Frachtgütern tritt am 5. Februar 1885 der I. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Gebühren für die Umladung der Güter in Gölniczbánya und ist im kommerziellen Bureau

der Kaschau-Oderberger Eisenbahn (Budapest V, Széchenyigasse 7) erhältlich.

Budapest, am 21. Januar 1885. (209)

Die General Direktion
der K. K. pr. Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
als betriebführende Verwaltung der Gölniczthalbahn.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Berlin-Hamburger Eisenbahn. Am 1. Februar cr. tritt zum Lokal-Personengeldtarif vom 1. Januar 1875 der Nachtrag X in Kraft. Derselbe enthält neben Berichtigungen bezw. Ergänzungen der Tariftabellen des Haupttarifs neue Fahrgeld- und Gepäckfrachtsätze für den Verkehr der Haltestelle Jasnitz mit den Stationen Karstädt und W. Warnow und werden ausserdem die mit Jasnitz bestehenden Verkehrsbeziehungen durch Einführung von Retour- bezw. Militairbillets erweitert.

Mit Einführung des Nachtrags X gelangen die Nachträge I bis VII zur Aufhebung.

Berlin, den 23. Januar 1885. (210)

Königliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 10. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. Februar 1885.

Entwicklung des Deutschen Eisenbahnnetzes im Jahre 1884.

Am 31. Dezember 1883 betrug die Länge der Eisenbahnen Deutschlands für den öffentlichen Verkehr (nach Massgabe der vom Reichs-Eisenbahnamt herausgegebenen Eisenbahnkarte) 35 886,85 km bei den normalspurigen und 248,60 km bei den schmalspurigen Eisenbahnen.

Das Jahr 1884 hat wiederum einen erheblichen Zuwachs an neu eröffneten Bahnstrecken gebracht. Bei den Königlich Preussischen Staatsbahnen, die nunmehr den bei weitem grössten Theil der Deutschen Bahnlinien repräsentiren (Ende 1884 = 56 pCt.) sind im Laufe des Jahres 1884: 603,33 km hinzugetreten. Auch die Privatbahnen haben eine bemerkenswerthe Vergrösserung erfahren (selbstverständlich ohne Betracht der inzwischen eingetretenen Verstaatlichungen). Der geringste Zuwachs im Verhältniss der Bahnlängen ist bei den Süddeutschen Bahnen zu verzeichnen.

An Hauptbahnen sind 1884 = 596,07 km, an Bahnen untergeordneter Bedeutung mit normaler Spurweite 218,88 km und an schmalspurigen Bahnen = 32,90 km neu eröffnet worden. Die Bahnstrecken Stolberg-Eschweiler-Aue, Bodelschwingh-Herne, Sterkrade-Horst und Arenshausen-Friedland wurden als entbehrlich aufgehoben.

Bei dem allgemeinen Interesse für die Entwicklung der Eisenbahnen Deutschlands geben wir nachfolgend in Kürze die Bahnlängen Ende 1883 und (speciell) den Zuwachs im Jahre 1884.

Die Bahnlänge der Eisenbahnen Deutschlands Ende Dezember 1883 betrug Kilometer:

Eisenbahnen Deutschlands	A. bei den Hauptbahnen	B. bei Bahnen untergeordneter Bedeutung a) normalspurig	B. bei Bahnen untergeordneter Bedeutung b) schmalspurig
I. Staatsbahnen:			
1. im Königreich Preussen (incl. des Preussischen Antheils der Main-Neckarbahn (6,33), Oldenburg-Wilhelmshafen (52,37) und der Königlichen Militärbahn (45,61)*)	16 712,31	2 792,52	105,18
2. im Königreich Bayern (incl. einer Strecke von 20,24 km des Herzogthums Sachsen-Meiningen)	3 889,25	496,67	—
3. im Königreich Sachsen . . .	1 600,51	439,44	35,57
4. im Königreich Württemberg .	1 413,73	126,92	—
5. im Grossherzogthum Baden (Badische Staats- und Main-Neckar-Bahn)	1 116,39	108,81	—
6. im Grossherzogthum Hessen (Oberhessische und Main-Neckar-Bahn)	225,10	—	—
7. im Grossherzogthum Oldenburg	246,92	33,82	—
8. im Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach	—	—	44,00
9. im Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha	—	8,92	—
10. Fürstenthum Schwarzburg-Sondershausen	—	27,83	—
11. Hamburger Gebiet	3,98	—	—
12. Reichsbahnen in Elsass-Lothringen	1 124,32	162,80	—
I. Zusammen .	26 332,51	4 197,73	184,75
II. Privatbahnen unter Staatsverwaltung:			
1. im Königreich Preussen . .	762,09	58,15	—
2. im Königreich Sachsen . . .	26,61	53,11	—
3. im Grossherzogthum Baden .	55,32	47,54	—
4. im Grossherzogthum Oldenburg	—	—	7,00
5. im Herzogthum Sachsen-Coburg-Gotha	—	17,35	—
6. in Elsass-Lothringen	—	5,29	—
II. Zusammen .	844,02	181,44	7,00
III. Privatbahnen unter eigener Verwaltung:			
1. im Königreich Preussen . .	858,78	861,39	44,89
2. im Königreich Bayern . . .	584,27	91,94	—
3. im Königreich Württemberg .	6,26	10,43	—
4. im Grossherzogthum Hessen .	681,38	—	—
5. im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin	321,22	160,64	—
6. im Grossherzogthum Sachsen-Weimar-Eisenach	143,36	7,29	—

*) In diese Längen sind bereits die im Laufe des Jahres 1884 verstaatlichten Bahnen (incl. Schleswigsche Bahnen) eingerechnet.

7. im Grossherzogthum Oldenburg	33,00	—	—
8. im Herzogthum Braunschweig	347,19	33,97	—
9. im Herzogthum Sachsen-Meiningen	162,04	—	—
10. in Sachsen-Altenburg	—	8,25	—
11. im Lübecker Gebiet	—	19,74	—
12. in Elsass-Lothringen	—	—	11,96
III. Zusammen	3 137,50	1 193,65	56,85
Ingesammt I., II. und III.	30 314,03	5 572,82	248,60

Nach den Publikationen im „Deutschen Reichsanzeiger“ sind im Laufe des Jahres 1884 die nachstehend bezeichneten Bahnstrecken neu eröffnet worden:

bei der	Strecke	Länge km	Eröffnungstermin
Kgl. E.-D. Köln (rechtsrh.)	Wiemelhausen-Weitmar	1,50	1. Januar
Kgl. E.-D. Hannover	Epterode - Grossalmerode	1,90	1. Februar
Kgl. E.-D. Elberfeld	Creuzthal-Hilchenbach	10,00	1. März
Kgl. E.-D. Köln (linksrh.)	Call-Hellenthal	17,30	8. März
Kgl. E.-D. Berlin	Jatznick-Torgelow	6,57	20. April
Kgl. E.-D. Breslau	Tarnowitz-Stahlhammer	14,13	21. April
Kgl. E.-D. Magdeburg	Wernigerode-Ilsenburg	9,26	20. Mai
Kgl. E.-D. Elberfeld	Oberbarmen-Hattingen	22,30	„
Kgl. E.-D. Köln (rechtsrh.)	Engers-Altenkirchen	61,10	30. Mai
„	Grenzau-Höhr-Grenzhausen	2,78	„
„	Siershahn-Staffel	29,80	„
Kgl. E.-D. Breslau	Koberwitz-Dürrgoy	20,47	16. Juni
Kgl. Bayer. Staatsb.	Gemünden - Hammelburg	27,81	1. Juli
Kgl. E.-D. Breslau	Rosenberg-Lublinitz	30,86	„
Kgl. E.-D. Hannover	Scharzfeld-Lauterberg	4,13	10. Juli
„	Wabern-Wildungen	17,30	15. Juli
Kgl. E.-D. Erfurt	Plaue-Suhl	33,49	1. August
„	Grimmenthal-Ritschenhausen	3,31	„
Saal-Eisenbahn	Schwarza-Blankenburg	4,38	„
Marienb.-Mlawkaer E.	Löbau-Zajonskowo	6,80	„
Kgl. E.-D. Bromberg	Barnow-Bütow	17,30	15. August
„	Ortelsburg - Johannisburg	56,90	„
Kgl. E.-D. Breslau	Koberwitz-Puschkowa	5,40	1. Septbr.
„	Orzesche-Sohrau	14,00	„
Elsass-Lothringen	Senthain-Masmünster	5,60	„
Kgl. E.-D. Berlin	Torgelow-Uckermünde	12,82	15. Septbr.
Kgl. Sächs. Staatsb.	Radebeul-Radeburg	16,65	16. Septbr.
Ostpr. Südbahn	Fischhausen - Palmnicken	18,50	„
Altona-Kaltenkirchen	Altona Nebenzollamt-Kaltenkirchen	35,50	8. Septbr.
Kgl. Sächs. Staatsb.	Altstadt Weida-Bahnhof Weida	2,41	1. Oktober
Kgl. E.-D. Bromberg	Hohenstein-Sobbowitz	8,00	„
Kgl. E.-D. Frankf. a/M.	Oberröblingen-Querfurt	15,12	„
Kgl. E.-D. Breslau	Heidersdorf-Nimptsch	7,50	15. Oktober
„	Lublinitz-Stahlhammer	19,20	„
Kgl. Sächs. Staatsb.	Klotzsche-Königsbrück	19,50	17. Oktober
Kgl. E.-D. Köln (linksrh.)	Eschweiler Aue - Stolberg Rh.	1,95	15. Oktober
Kgl. E.-D. Köln (rechtsrh.)	Verbindungb. zwischen Bismarck und Wanne	5,19	„
„	Bismarck u. Schalke	2,75	„
Kgl. E.-D. Berlin	Liegnitz-Goldberg	21,35	„
Kgl. E.-D. Köln (rechtsrh.)	Siegburg-Ründeroth	37,25	„
Kgl. E.-D. Bromberg	Göttkendorf-Wormditt	45,20	1. November
„	Braunsberg-Mehlsack	27,10	„
Kgl. E.-D. Berlin	Greiffenberg-Friedeberg	9,00	„
Kgl. E.-D. Hannover	Lauterberg-St. Andreasberg	11,10	„
Kgl. Sächs. Staatsb.	Zittau-Reichenau-Markersdorf	13,40	11. Novbr.
„	Döbeln-Mügeln	19,50	1. November
Elsass-Lothringen	Bahnhof Lauterburg nach dem Rheinhafen daselbst	1,90	„
Gnoyen-Teterow	Gnoyen nach Teterow	26,65	5. November
Kgl. Sächs. Staatsb.	Bienenmühle-Moldau	13,21	6. Dezember
Neubrandenburg-Friedland	Neubrandenburg-Friedland	25,51	5. November
Altona-Kaltenkirchen	Altona Gählersplatz bis Altona Nebenzollamt	1,00	24. Novbr.
Elsass-Lothringen	Gebweiler-Lautenbach i/E.	6,20	15. Dezbr.
	Zusammen	847,85	

Von den neu eröffneten Bahnstrecken entfallen:

a) auf Königlich Preussische Staatsbahnen und zwar:

	km
1. auf den Bezirk der Kgl. E.-D. Berlin	49,74
2. „ „ Bromberg	154,50
3. „ „ Breslau	111,56
4. „ „ Hannover	34,43
5. „ „ Frankfurt a/M.	15,12
6. „ „ Magdeburg	9,26
7. „ „ Erfurt	36,80
8. „ „ Köln (rechtsrhein.)	140,37
9. „ „ Köln (linksrhein.)	19,25
10. „ „ Elberfeld	32,30

(Hiernach haben die meisten Erweiterungen stattgefunden in der Provinz Ostpreussen; demnächst folgt Rheinland und Westfalen und Schlesien.)

b) auf die Königlich Sächsischen Staatsbahnen	84,67
c) „ Bayerischen „	27,81
d) auf Deutsche Privatbahnen	118,34
e) auf Eisenbahnen in Elsass-Lothringen	13,70

Der Königlich Preussische Staat hat bekanntlich auch im Jahre 1884 einen nicht blos in der Länge beträchtlichen, sondern in volkswirthschaftlicher und in finanzieller Beziehung sehr werthvollen Theil bisheriger Privatbahnen erworben. Nämlich

	km
1. die Oberschlesische E. mit einer derzeitigen Länge von	1 601,80
2. „ Breslau-Freiburger B. „ „	601,96
3. „ Rechte-Oder-Ufer-Bahn „ „	317,14
4. „ Posen-Creuzburger „ „	203,70
5. „ Altona-Kieler „ „	297,80
6. „ Berlin-Hamburger „ „	446,41
7. „ Oels-Gnesener „ „	159,71
8. „ Tilsit-Insterburger „ „	53,82

Die Schleswigschen Bahnen mit einer Länge von 233,43 km waren zwar Ende 1884 noch nicht in den Besitz des Königlich Preussischen Staates übergegangen, wurden aber bereits für Rechnung desselben betrieben.

Die Hauptschienenwege zwischen der Nord- und Ostsee einerseits und Oesterreich-Ungarn und den Süddeutschen Staaten andererseits, sowie zwischen Russland einerseits und Frankreich bezw. den Niederlanden andererseits befinden sich nunmehr im Besitz des Königlich Preussischen Staates. Bezüglich der weiteren Anträge der Königlich Preussischen Regierung auf Verstaatlichung der Halle-Sorau-Gubener, Schleswigschen, Münster-Enscheder und Braunschweigischen Eisenbahnen verweisen wir auf No. 5 und 8 unserer Zeitung pro 1885.

Die Neuorganisation des Preussischen Staatsbahnnetzes.

Der Etat der Eisenbahnverwaltung pro 1885/86 enthält folgende Uebersicht der vom 1. April 1885 ab in Aussicht genommenen Eisenbahn-Direktions- und Betriebsamts-Bezirke der Staatseisenbahnverwaltung:

Betriebsamt	Zu verwaltende Strecken, einschliesslich der zugehörigen Zweig- und Anschlussbahnen und der im Bau befindlichen Strecken, insoweit letztere den einzelnen Betriebsämtern bereits zugetheilt sind
I. Königliche Eisenbahndirektion Berlin.	
Berlin (Stadt- u. Ringbahn)	Berliner Stadtbahn, Berliner Ringbahn, Charlottenburg-Wannsee und Charlottenburg-Ruhleben.
Berlin (Berlin-Sommerfeld)	Berlin-Sommerfeld, Frankfurt a/O.-Küstrin und Frankfurt a/O.-Cottbus.
Breslau (Breslau-Sommerfeld)	Sommerfeld-Sagan-Breslau, Breslauer Verbindungsbahn, Gassen-Kohlfurt-Arnsdorf, Sagan-Sorau und Liegnitz-Goldberg.
Görlitz	Kohlfurt-Görlitz-Zittau, Nikrisch-Seidenberg, Kohlfurt-Lauban-Dittersbach-Glatz, Görlitz-Lauban, Löwenberg-Greiffenberg, Greiffenberg-Friedeberg, Hirschberg-Schmiedeberg, Ruhbank-Liebau, Dittersbach-Sorgau und Altwasser-Hermsdorf.
Stralsund	Berlin-Stralsund und Stralsund-Bergen.
Stettin (Berlin-Stettin)	Berlin-Stettin-Stargard i./P., Eberswalde-Frankfurt a/O., Angermünde-Freienwalde, Angermünde-Schwedt und *Stettin-Podejuch.

Stettin (Stettin-Stralsund)	Stettin-Pasewalk-MecklenburgischeLandesgrenze, Angermünde-Stralsund, Jatznick-Ueckermünde, Ducherow-Swinemünde und Züssow-Wolgast.
Guben	Guben-Posen, Frankfurt a/O.-Bentschen, Opalenitza-Grätz, Bentschen-Meseritz und Bentschen-Wollstein.[1])
Cottbus	Berlin-Görlitz, Cottbus-Grossenhain, Ruhland-Lauchhammer, Lübbenau-Kamenz und Weisswasser-Muskau.
Breslau (Breslau-Halbstadt)	Breslau-Sorgau-Landesgrenze-(Halbstadt), Fellhammer-Gottesberg und Raudten-Liegnitz-Kamenz.
Berlin (Berlin-Dresden)	Berlin-Dresden (für Rechnung der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft).

II. Königliche Eisenbahndirektion Bromberg.

Berlin	Berlin-Küstrin-Schneidemühl und Fredersdorf-Rüdersdorf.
Schneidemühl	Schneidemühl-Konitz-Dirschau, Posen-Neustettin und Schneidemühl-Deutsch-Krone.
Stolp	Ruhnow (Wangerin)-Neustettin-Konitz, Neustettin-Belgard, Neustettin-Zollbrück-Stolpmünde und Rügenwalde-Zollbrück-Bütow.
Danzig	Dirschau-Seepothen (vor Königsberg), Dirschau-Danzig-Neufahrwasser, Güldenboden-Mohrungen-Göttkendorf und Hohenstein-Sobbowitz-Berent.[2])
Königsberg	Seepothen-Königsberg-Insterburg-Eydtkuhnen (Landesgrenze), Insterburg-Lyck und Insterburg-Tilsit-Memel.
Allenstein	Allenstein-Insterburg, Allenstein-Ortelsburg-Johannisburg, Allenstein-Wormditt-Kobbelbude und Braunsberg-Mehlsack.[3])
Thorn	Thorn-Allenstein, Thorn-Ottlotschin (Landesgrenze), Thorn-Graudenz-Marienburg und Kornatowo-Kulm.
Bromberg	Schneidemühl-Bromberg-Thorn, Bromberg-Laskowitz-Dirschau und Konitz-Laskowitz-Graudenz-Jablonowo.
Stettin	Stargard i/P.-Köslin-Danzig und Belgard-Kolberg.
Posen	Posen (Glowno)-Thorn, Inowrazlaw-Bromberg und Inowrazlaw-Montwy.

III. Königliche Eisenbahndirektion Hannover.

Bremen	Wunstorf-Bremen-Geestemünde-Bremerhafen und Burg Lesum-Grohn-(Vegesack).
Hannover (Hannover-Rheine)	Braunschweigische Landesgrenze-Hannover-Wunstorf-Löhne-Osnabrück-Rheine, Löhne-Hamm, Herford-Detmold und Beckum (Ennigerloh)-Beckum (Stadt).
Hannover (Hann.-Altenbecken)	Hannover-Altenbeken, Linden (Fischerhof)-Linden (Küchengarten), Weetzen-Haste, Elze-Löhne und Grauhof-Hildesheim.
Paderborn	Soest-Paderborn-Northeim-Nordhausen, Herzberg-Grenze (Badenhausen), Ottbergen-Höxter (Grenze), Altenbeken-Warburg und Scharzfeld-St. Andreasberg.
Harburg	Lehrte-Lüneburg-Harburg und Bremen, Harburg-Hamburg mit Verbindungsbahn Kirchweyhe-Sagehorn.
Cassel (Hannover-Cassel)	Hannover-Cassel und Lehrte-Hildesheim-Nordstemmen.
Cassel (Main-Weserbahn)	Cassel-Frankfurt a/M., Friedberg-Hanau, Cassel (Wilhelmshöhe)-Waldkappel, Kölbe-Laasphe, Walburg-Gr.-Almerode und Wabern-Wildungen.

IV. Königl. Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.

Berlin	Wannsee-Blankenheim.
Nordhausen	Halle-Nordhausen-Münden, Leinefelde-Treisa und Oberröblingen-Querfurt.
Wiesbaden	Lollar-Wetzlar-Niederlahnstein-Coblenz, Diez-Zollhaus, Niederlahnstein-Oberlahnstein-Wiesbaden-Frankfurt a/M. nebst Zweigbahnen, sowie Höchst-Soden und Kurve-Biebrich.
Frankfurt a/M.	Frankfurt a/M.-Bebra-Niederhone-Göttingen, Bockenheim-Homburg, Elm-Gemünden, Sachsenhausen-Offenbach und Louisa.

V. Königliche Eisenbahndirektion Magdeburg.

Berlin (Berlin-Lehrte)	Berlin-Lehrte und Stendal-Uelzen-Langwedel.
Berlin (Berlin-Magdeburg)	Berlin-Potsdam-Magdeburg (Biederitz), Zehlendorf-Neubabelsberg und Biederitz-Zerbst.
Magdeburg (Wittenberge-Leipzig)	Wittenberge-Magdeburg, Biederitz-Magdeburg-Sudenburg, Magdeburg-Cöthen-Halle-Leipzig und Schönebeck-Stassfurt nebst Zweigbahnen.
Magdeburg (Magdeburg-Halberstadt)	Magdeburg (Barleben)-Oebisfelde, Magdeburg (Sudenburg)-Schöningen, Eilsleben-Helmstedt, Magdeburg (Buckau)-Halberstadt, Cöthen-Aschersleben, Biendorf-Gerlebogk, Blumenberg-Stassfurt-Güsten, Sangerhausen-Erfurt, Blumenberg-Eilsleben und Könnern-Bernburg-Nienburg a/S.-Calbe a/S.[4])
Halberstadt	Halle-Aschersleben-Langelsheim-Klausthal (Zellerfeld), Frose-Ballenstedt-Wegeleben-Thale, Heudeber-Wernigerode-Ilsenburg und Quedlinburg-Suderode-Ballenstedt.[5])

VI. Kgl. Eisenbahndirektion Köln (linksrhein.).

Trier	Coblenz (Güls)-Trier (r. U.)-Perl (Landesgrenze), Hillesheim-Ehrang-Trier (l. U.)-Konz, Ehrang-Quint, Karthaus-Wasserbillig (Grenze), Karthaus-Konz, Pünderich (Reil)-Traben (Trarbach), Wengerohr-Cues-Bernkastel, Wengerohr-Wittlich, Gerolstein-Prüm und Prüm-Bleialf.[6])
Coblenz	Kalscheuren-Coblenz-Bingerbrück, Bonn-Euskirchen, Bonn-Obercassel, Remagen-Ahrweiler, Andernach-Mayen und Coblenz-Ehrenbreitstein.
Köln	Köln-Langerwehe, Köln-Neuss, Neuss-Düren-Euskirchen, Köln-Kalscheuren-Hillesheim und Kall-Hellenthal.
Crefeld	Neuss-Crefeld-Nymwegen, Kempen-Venlo, Cleve-Zevenaar, Crefeld-Gladbach-Rheydt, Crefeld-Linn-Hochfeld, Neuss-Neersen-Viersen-Kaldenkirchen, M. Gladbach-Homberg und Homberg-Mörs.
Saarbrücken	Conz-Saarbrücken-Neunkirchen-Landesgrenze (Bexbach) nebst Zweigbahnen, Saarbrücken-Saargemünd, Saarbrücken-Scheidt-Landesgrenze, Saarbrücken-Landesgrenze (Stieringen), Saarbrücken-Schleifmühle-Neunkirchen, Bingerbrück-Neunkirchen und Birkenfeld (Neubrücke)-Birkenfeld (Stadt) [für Rechnung der Stadt Birkenfeld].
Aachen	Landesgrenze-Aachen-Neuss-Obercassel, Aachen (M.)-Aachen (T.), Rheydt-Dalheim (Landesgrenze), M. Gladbach-Jülich-Stolberg, Jülich-Düren, Langerwehe-Herbesthal-Eupen, Stolberg-Alsdorf, Stolberg-Stolberg (Hammer), Eschweiler Aue-Stolberg und Rothe Erde-Montjoie-Malmedy.[7])

VII. Kgl. Eisenbahndirektion Köln (rechtsrhein.).

Münster (Münster-Emden)	Münster-Emden und Emden-Landesgrenze (Jever) mit Georgsheil-Aurich; ausserdem Münster-Gronau-Landesgrenze (für Rechnung der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft).
Münster (Wanne-Bremen)	Wanne-Haltern-Bremen.
Dortmund	Münster-Hamm-Soest, Herne-Dortmund-Hamm, Herne-Castrop (Stadt)-Dortmund, Mengede-Bodelschwingh-Huckarde, Langendreer-Dortmund-Welver, Langendreer-Löttringhausen, Marten (B. M.)-Dorstfeld (Rh.)-Huckarde (W.)-Dortmund (C. M.) und Verbindungsbahn bei Dortmund.

[1]) Bentschen-Wollstein: Neubaustrecke.
[2]) Sobbowitz-Berent: nach Betriebseröffnung.
[3]) Wormditt-Kobbelbude nach Betriebseröffnung der Verbindungsstrecke Wormditt-Mehlsack wird die Verwaltung und der Betrieb der Strecke Braunsberg-Mehlsack von dem Betriebsamt Danzig für Rechnung des Betriebsamtes Allenstein geleitet.

[4]) Cönnern-Bernburg-Nienburg a/S.-Calbe a/S. } Neubau-
[5]) Quedlinburg-Suderode-Ballenstedt } strecken.
[6]) Prüm-Bleialf: nach Betriebseröffnung.
[7]) Rothe Erde-Montjoie-Malmedy: nach Betriebseröffnung.

Essen	Oberhausen - Herne, Altenessen - Essen-Bergeborbeck, Oberhausen - Ruhrort, Wanne-Sterkrade, Sterkrade-Neumühl-Ruhrort, Osterfeld - Neumühl, Oberhausen-Bottrop, Gelsenkirchen-Ueckendorf - Wattenscheid - Wanne, Hochfeld-Essen -Bochum-Langendreer, Hochfeld-Duisburg, Heissen-Osterfeld, Heissen-Steele-Altendorf a. d. R., Kray-Gelsenkirchen, Kray-Wanne, Altendorf-Altenessen, Bochum-Weitmar, Bismarck i. W.-Horst[8]) und Verbindungsstrecken: Schalke-Bismarck i. W. etc.
Düsseldorf	Deutz-Düsseldorf-Oberhausen-Emmerich, Speldorf-Düsseldorf-Troisdorf, Lintorf (Weddau)-Duisburg und Duisburg-Hochfeld.
Wesel	Haltern-Wesel-Venlo, Wesel-Bocholt und Duisburg-Rheine-Quakenbrück.
Köln	Köln (Deutz) - Giessen, Dillenburg - Oberscheld-Auguststollen und Nicolausstollen, Troisdorf-Friedrich-Wilhelmshütte, Sieg-burg-Ründeroth und Ründeroth-Derschlag.[9])
Neuwied	Friedrich - Wilhelmshütte - Niederlahnstein, Engers - Altenkirchen, Grenzau - Höhr (Grenzhausen), Siershahn-Staffel (Limburg), Limburg - Hadamar und Altenkirchen-Hachenburg.[10])

VIII. Königliche Eisenbahndirektion Elberfeld.

Düsseldorf	Neuss - Schwelm, Oberbilk (Düsseldorf)-Kupferdreh-Ueberruhr-Dahlhausen, Vohwinkel - Kupferdreh, Ueberruhr - Steele, Haan-Deutz, Ohligswald-Solingen, Mühlheim a. Rh.-Bensberg, Barmen (Rittershausen) - Lennep - Remscheid (Hasten), Lennep - Wipperfürth, Born - Wermelskirchen-Opladen, Düsseldorf (Rh.)-Mettmann-Schwelm (Rh.), Oberbarmen (Wichlinghausen) - Hattingen, Deutz - Kalk,[11]) Lennep-Krebsöge-Dahlerau[11]) und Aprath-Wülfrath.[11])
Hagen	Schwelm - Hagen - Schwerte - Soest, Unna-Hamm, Hagen-Witten, Dahlhausen-Herdecke-Hengstei (Cabel), Hohensyburg-Cabel, Hagen - Brügge - Lüdenscheid, Hagen-Haufe-Voerde und Schwelm (Rh.)-Dortmund (Rh.).
Essen	Ruhrort - Steele - Bochum - Dortmund - Holzwickede, Styrum - Oberhausen - Caternberg, Styrum-Duisburg, Kettwig (Brücke)-Mülheim a. d. R., Essen-Wattenscheid-Bochum - Herne, Essen - Caternberg - Bismarck i. W.-Herne, Werden-Essen, Steele-Dahlhausen-Langendreer, Langendreer-Witten, Witten-Dortmund, Dortmunderfeld-Huckarde, Bismarck i. W.-Winterswyk und Winterswyk-Bocholt.
Cassel	Schwerte-Warburg-Cassel, Scherfede-Holzminden und Hümme-Carlshafen.
Altena	Hengstei (Cabel) - Siegen - Betzdorf, Letmathe - Iserlohn - Hemer - Fröndenberg, Finnentrop-Olpe-Rothemühle, Creuzthal-Hilchenbach, Altenhundem - Schmallenberg[12]) und Kirchen-Freudenberg.[12])

IX. Königliche Eisenbahndirektion Erfurt.

Cassel	Guntershausen (Cassel) - Neu - Dietendorf, Malsfeld - Beiseförth, Gotha - Leinefelde (Dingelstädt) und Gotha-Ohrdruf (für Rechnung der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahngesellschaft).
Erfurt	Neu - Dietendorf - Erfurt - Weissenfels, Neu-Dietendorf - Plaue - Ritschenhausen und Plaue-Ilmenau.

[8]) Auf den Strecken Bodelschwingh-Bismarck i. W. und Horst-Sterkrade der Linie Dortmund-Sterkrade ist der Betrieb eingestellt.

[9]) Ründeroth-Derschlag: Neubaustrecke.

[10]) Altenkirchen-Hachenburg: Neubaustrecke.

[11]) Deutz-Kalk, Lennep-Krebsöge-Dahlerau und Aprath-Wülfrath: nach Betriebseröffnung.

[12]) Altenhundem-Schmallenberg und Kirchen-Freudenberg: nach Betriebseröffnung.

Weissenfels	Weissenfels-Halle, Merseburg-Mücheln[13]), Corbetha - Leipzig, Weissenfels - Zeitz, Barneck (Leipzig) - Gera - Eichicht und Eichicht-Probstzella.[14])
Berlin	Berlin - Jüterbog - Wittenberg - Bitterfeld-Halle, Jüterbog-Röderau und Bitterfeld-Leipzig.
Dessau	Zerbst-Bitterfeld, Dessau-Cöthen, Rosslau-Wittenberg - Falkenberg - Kohlfurt und Bitterfeld-Stumsdorf.[15])
Halle	Halle-Cottbus-Sorau, Cottbus-Guben und Eilenburg-Leipzig (für Rechnung der Halle - Sorau - Gubener Eisenbahngesellschaft).

X. Königliche Eisenbahndirektion Breslau.

Breslau (Brieg-Posen)	Brieg-Breslau-Lissa-Posen, Dürrgoy (Breslau)-Zobten-Ströbel, Trachenberg-Herrnstadt,[16]) Bojanowo-Guhrau[16]) und Czempin-Schrimm.
Breslau (Breslau-Tarnowitz)	Breslau-Vossowska-Tarnowitz, Kreuzburg-Lublinitz - Tarnowitz und Hundsfeld-Trebnitz.[17])
Oppeln	Brieg-Cosel (Kandrzin), Oppeln-Vossowska, Groschowitz - Borsigwerk und Peiskretscham-Laband.
Kattowitz	Cosel (Kandrzin)-Myslowitz-Oswiecim-Gleiwitz-Guidogrube-Morgenroth, Gleiwitz-Beuthen-Schwientochlowitz, Morgenroth-Tarnowitz, Schoppinitz - Landesgrenze (Sosnowice), Tarnowitz-Beuthen-Schoppinitz - Emanuelsegen und Schoppinitz (Rosdzin)-Landesgrenze (Sosnowice) nebst Grubenbahnen etc.
Ratibor	Cosel (Kandrzin) - Landesgrenze-Oderberg, Nendza-Kattowitz, Ratibor - Leobschütz-Landesgrenze - Jägerndorf, Leobschütz-Rasselwitz, Idaweiche - Emanuelsegen, Emanuelsegen - Dzieditz, Orzesche-Sohrau, Orzesche-Gleiwitz,[18]) Friedrichsgrube - Lazisk - Martha - Valescagrube, Tichau - Lazisk - Trautscholdsegengrube und Niedobschütz-Loslau.
Neisse	Breslau-Mittelwalde, Strehlen - Nimptsch, Camenz-Neisse-Cosel (Kandrzin), Brieg-Neisse und Deutsch-Wette-Ziegenhals.
Glogau	Lissa-Glogau-Sagan-Hansdorf, Lissa-Jarotschin[19]) und Lissa-Ostrowo.[19])
Posen	Stargard i. P.-Posen-Creuzburg und Oels-Gnesen.[20])
Breslau (Breslau-Stettin)	Breslau-Stettin (Podejuch) und Schmiedefeld-Mochbern.

XI. Königliche Eisenbahndirektion Altona.

Berlin	Berlin-Wittenberge-Lüneburg-Buchholz.
Hamburg	Wittenberge - Büchen - Hamburg, Büchen-Lüneburg, Echem-Hohnstorf, Hamburg-Altona (Ottensen) und Altona-Blankenese-Wedel.
Kiel	Altona (Ottensen)-Kiel, Neumünster-Oldesloe, Neumünster - Neustadt, Neustadt-Oldenburg i. H.[21]) und Kiel-Ascheberg.
Flensburg	Neumünster - Rendsburg - Landesgrenze (Vamdrup), Jübeck-Tönning, Nordschleswigsche Weiche - Flensburg, Tingleff-Tondern, Rothenkrug - Apenrade und Woyens-Hadersleben.

[13]) Merseburg Mücheln: Neubaustrecke.

[14]) Eichicht-Probstzella: nach Betriebseröffnung.

[15]) Bitterfeld-Stumsdorf: Neubaustrecke.

[16]) Trachenberg - Herrnstadt, Bojanowo - Guhrau: Neubaustrecken.

[17]) Hundsfeld-Trebnitz: Neubaustrecke.

[18]) Orzesche-Gleiwitz: Neubaustrecke.

[19]) Lissa-Jarotschin und Lissa-Ostrowo: Neubaustrecken.

[20]) Oels-Gnesen: bis 31. Dezember 1885 für Rechnung der Oels-Gnesener Eisenbahngesellschaft.

[21]) Neustadt-Oldenburg i. H. für Rechnung der Kreis-Oldenburger Eisenbahngesellschaft.

Gütertarif-Verhältnisse in den Vereinigten Staaten.

von **Dr. v. d. Leyen**, Geh. Ober-Regierungsrath.

III.*)

Das Betriebsreglement der Nord-Pacific-Eisenbahn.

Für die Linien der westlichen Strecken der Nord-Pacific-Eisenbahn von Helena bis Ainsworth und die nach Westen anschliessende Hauptbahn der Oregon Railway and Navigation Company von Ainsworth nach Portland, ferner auch für die übrigen Strecken der beiden Bahnen und ihre in diesen Gebieten belegenen Zweigbahnen bestehen seit dem 20. November 1882 neue übereinstimmende Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, welche unter dem Titel:

„Northern Pacific Railroad, Western Divisions, Oregon Railway and Navigation Company, Rail and River Divisions. Revised Local Freight Classification, taking effect November 20. 1882. This Classification supersedes all others of previous Date. Portland, Oregon 1882"

in einem Quartheft von 33 Seiten vereinigt sind. Die ersten Seiten dieses Heftes enthalten Bestimmungen, deren Inhalt theils dem auch dem deutschen Eisenbahngütertarife vorgedruckten Betriebsreglement nebst allgemeinen Zusatzbestimmungen, theils den allgemeinen Dienstvorschriften, Geschäftsanweisungen, Instructionen u. s. w. entspricht, und welche in acht Abschnitte mit folgenden Ueberschriften zerfallen: 1. Allgemeine Vorschriften, Regeln und Beförderungsbedingungen, 2. Annahme des Guts zum Transport, 3. Behandlung des Guts unterwegs, 4. Verladung, 5. Ablieferung des Guts, 6. Annahme und Verladung von lebendem Vieh, 7. Bearbeitung von Reklamationen, welche dem Centralbureau zur Prüfung übergeben werden, 8. Anweisung für die Zugführer. — Die Bestimmungen tragen fortlaufende Nummern von No. 1—118. Einige der wesentlichsten, für das verfrachtende Publikum massgebenden,**) sind:

Bei Aufgabe des Gutes müssen zwei Frachtbriefe ausgestellt werden, welche von dem Versender auszufüllen sind, und deren einer das Gut begleitet, während das Duplikat bei der Dienststelle, welche das Gut zur Beförderung angenommen hat, verbleibt. Formulare für Frachtbriefe werden von der Gesellschaft verabfolgt. (No. 1.) Werthpapiere, Gold und Silber, gemünzt oder in Barren, Gold- und Silbergeräthe, Juwelen und Uhren werden zur Beförderung überhaupt nicht angenommen. Gemälde, Kunstsachen u. s. w. werden nur befördert, wenn sie als solche ausdrücklich bezeichnet sind, und gegen eine besondere Gebühr für die Beförderung und die Haftung. (No. 4, 5.) Die Gesellschaft übernimmt keinerlei Verpflichtung, ein Gut mit einem bestimmten Zuge, Schiffe oder auf einen bestimmten Markt zu befördern, sondern sie befördert im allgemeinen mit der Schnelligkeit, welche ihr regelmässiger Geschäftsgang zulässt; sie haftet nicht für Verlust oder Beschädigung, welche durch irgend welche Transportverzögerungen herbeigeführt werden, nicht für Lekkage, Beschädigung durch Hitze oder Kälte, durch Bruch, Schwinden u. s. w., sowie durch sonstigen höheren Einfluss, ebensowenig für Schaden durch Feuer während der Fahrt und auf den Stationen. Bei lose aufgegebenen Gütern, als Früchten, Kolonialwaaren, Häuten u. s. w. haftet die Gesellschaft nicht für die Stückzahl. (No. 6, 12, 13.) Die Beamten der Bahnen übernehmen keine Vorausbestellungen für Wagen. Die vorhandenen Wagen werden unter die Versender thunlichst gleichmässig vertheilt. (No. 7.) Für alle Schäden, welche aus ungenügender Verpackung, ungenauer Bezeichnung u. s. w., hervorgehen, haftet die Gesellschaft nicht. (No. 8.) Für die Bezeichnung einzelner Güter werden besondere Bestimmungen gegeben. (No. 33—35.) Für Gegenstände von unbedeutendem Werthe, sowie für Sachen, welche an eine nicht an der Bahn belegene Station gehen sollen, ist die Fracht vorauszubezahlen. (No. 11.) In den Güterschuppen, den Güterhallen, auf den Perrons u. s. w. der Bahnen lagern die Frachtgüter ausschliesslich auf Gefahr des Eigenthümers. Die Gesellschaft haftet für keinerlei Verlust und Beschädigung, soweit dieselben nicht nachweisbar durch ein Verschulden ihrer Beamten herbeigeführt sind. (No. 14.) Die Gesellschaft übernimmt grundsätzlich nur die Beförderung auf ihren Strecken. Wenn daher ein Gut an einen an einer anderen Bahn oder überhaupt nicht an einer Bahn belegenen Platz befördert werden soll, so hat der Versender genau anzugeben, an welcher Station der ursprünglichen Versandbahn das Gut auf einen anderen Weg übergeführt werden soll, und an dieser Station wird das Gut dann an die neue Bahn oder die von dem Versender bezeichnete Mittelsperson abgeliefert, ohne dass die ursprüngliche Bahn irgend weitere Haftung übernimmt (No. 15—17, 37.) Für die mit der Beförderung auf offenen Wagen verbundene Gefahr haftet die Gesellschaft nicht. Ihre Haftpflicht als Frachtführer dauert nur bis zur Ankunft des Gutes am Bestimmungsort. Von da ab haftet sie lediglich als Eigenthümer eines Lagerhauses (warehouseman)*) und hat das Recht, das Gut 24 Stunden nach der Ankunft an ein Lagerhaus abzugeben, wo für die Aufbewahrung Lagergeld zu zahlen ist. (No. 18.) Die Fracht für leichtverderbliche Gegenstände ist vorauszubezahlen, widrigenfalls dieselben nicht befördert werden. (No. 19, 39.)

Die Be- und Entladung der Wagenladungsgüter ist durch Versender und Empfänger innerhalb einer Frist von 24 Stunden zu bewirken. Bei Ueberschreitung dieser Frist ist eine Wagenstrafmiethe von 5 Doll. (21,25 ℳ) für jeden Tag zu zahlen, auch wahrt sich die Gesellschaft das Recht, die Be- oder Entladung ihrerseits, indessen auf Gefahr und Kosten der Betheiligten, zu übernehmen. (No. 23.) Ebenso übernimmt die Gesellschaft keinerlei Haftung für Gewicht und Mass der von den Versendern selbst verladenen Güter. (No. 24.) Besonders strenge Vorschriften sind für die Beförderung von Heu gegeben. Der Versender muss hierbei u. a. ausdrücklich auf jeden Ersatz eines etwa durch Funkenflug aus der Lokomotive herbeigeführten Schadens verzichten. (No. 25.)

Das Verfügungsrecht über das Gut während des Transports ist in der Regel bei dem im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger. Nach Aufgabe des Guts kann der Absender nur mit schriftlicher Zustimmung des bezeichneten Empfängers über dasselbe verfügen.**) (No. 26, 27, 42.)

Für die Beförderung von Pulver behält sich die Gesellschaft völlig freie Hand. Andere leichtentzündliche Gegenstände, insbesondere Sprengstoffe, werden zur Beförderung überhaupt nicht angenommen. (No. 28.)

Die Fracht ist bei Empfang des Guts zu zahlen, sie wird unter keinen Umständen kreditirt. (No. 29.) Für die Beförderung der Gegenstände von aussergewöhnlichem Umfange behält sich die Bahn besondere Vereinbarungen vor. (No. 30, 60.) Die auf den Stationen lagernden, nicht abgelangten Güter kann die Bahn nach drei Monaten verkaufen. (No. 31.)

Nachnahme auf den Werth des Gutes ist unzulässig. Nur mit Vorfrachten, Lagerspesen, Kommissionsgebühren kann das Gut belastet werden, mit dem Vorbehalt jedoch, dass, wenn die Nachnahme den Werth des Guts übersteigt, der Verfrachter sich schriftlich verpflichten muss, für Annahme des Guts gegen Bezahlung der gesammten Fracht am Bestimmungsorte aufzukommen. (No. 38.)

In Wagen, Equipagen etc., welche unverpackt zur Beförderung gelangen, dürfen lose Gegenstände, als Kissen, Geschirr, Peitschen u. dergl. nicht verbleiben. Diese müssen vielmehr besonders zur Beförderung aufgegeben werden. (No. 41)

Unter diesen Bestimmungen, nach welchen die Güter auf einer bedeutenden Nordamerikanischen Eisenbahn befördert werden, findet sich kaum eine einzige, die dem Publikum günstiger wäre, als die auf den Deutschen Eisenbahnen geltenden entsprechenden Bestimmungen, dagegen fallen auf den ersten Blick zahlreiche Bedingungen ins Auge, welche sich in Deutschland das verkehrtreibende Publikum längst nicht mehr gefallen lässt. So das gänzliche Fehlen von Lieferfristen, die völlige Willkür der Bahnen bei Feststellung der Beförderungszeit und die Unmöglichkeit, sich, wie bei uns, wenigstens durch Versicherung der Lieferfrist vor dem durch Verspätung entstandenen Schaden zu bewahren. Es lässt sich daher auch schwer etwas Genaueres feststellen über die regelmässige Beförderungszeit auf den Nordamerikanischen Bahnen. Nach mündlichen Mittheilungen ist dieselbe auf den grossen, für Massentransporte gebauten Linien thatsächlich ungefähr so schnell, als in Deutschland die Lieferzeit für gewöhnliches Frachtgut. Man hat einmal auf einigen Bahnen eine Zeit lang versucht, die Einhaltung bestimmter Lieferfristen zu verbürgen; diesen Versuch indessen nach kurzer Zeit wieder aufgegeben, weil die vom Publikum wegen Versäumung der Lieferfristen erhobenen Ansprüche den Eisenbahnen bald unbequem wurden. Auf eine Eilgutbeförderung lassen sich in den Vereinigten Staaten die Eisenbahnen überhaupt nicht ein, sie ist Sache der sog. Expressgesellschaften.

Ferner verdienen Beachtung die verschiedenen, weitgehenden Haftpflichtbeschränkungen der Eisenbahnen, die zahlreichen Klauseln, welche die Ablehnung jeglicher Haftpflicht ermöglichen; die strengen Vorschriften über die Packung und die Verladung der Güter, die Willkür der Eisenbahnen bei Annahme der Güter zum Transport. Eine Bestimmung, wie die im vorletzten Absatz des Art. 422 des Handelsgesetzbuchs, nach welcher in Ansehung

---

*) Den vorausgehenden Abschnitt II, welcher die dem Getreidebau günstige Lage des Nord-Pacific-Gebietes schildert, lassen wir fort, da wir selbstverständlich nur durch Wiedergabe der wichtigsten Ausführungen v. d. Leyen's zum Studium der ganzen Abhandlung anregen wollen. Die Redaktion.

**) Soweit diese Bestimmungen rechtlicher Natur sind, scheinen sie mit dem gemeinen Frachtrecht der Vereinigten Staaten in Uebereinstimmung zu stehen. Es ergiebt dies ein Vergleich mit der neuesten Darstellung des Eisenbahnfrachtrechts in dem vor Kurzem erschienenen zweibändigen Werke von David Rorer, A Treatise on the Law of Railways (Chicago 1884), insbes. Kapitel LVI—LXII (Band II S. 1220—1422).

*) Nähere Ausführungen über diese Haftung finden sich bei Rorer a. a. O. S. 1296 bis 1298.

**) Entspricht gleichfalls dem common law; vgl. Rorer, Kapitel LVIII S. 1324 ff.

der Zeit der Beförderung kein Absender vor dem anderen ohne einen in den Einrichtungen der Bahn, in den Transportverhältnissen oder im öffentlichen Interesse liegenden Grunde begünstigt werden darf, besteht in dieser Klarheit und Bestimmtheit für die Amerikanischen Eisenbahnen nicht.*) Eine Wagenstrafmiethe von fünf Dollars täglich würde unserm Handelsstande gleichfalls wenig zusagen. Dass die Eisenbahnen Nachnahmen auf den Werth des Gutes nicht zulassen, hat seinen Grund in der abweichenden Geldwirthschaft der Vereinigten Staaten, vornehmlich der weiten Ausdehnung des Chekverkehrs, welche ein Bedürfniss, die Eisenbahnen auch zu Geld-Vermittlungsanstalten zu machen, nicht hat hervortreten lassen.

Das Verfügungsrecht über das rollende Gut liegt, umgekehrt wie bei uns, der Regel nach in den Händen des bezeichneten Empfängers, allem Anscheine nach, weil dieser in der grossen Mehrzahl der Fälle schon vor Absendung das Eigenthum an dem Frachtgute erworben hat.**)

IV.
Das Tarifsystem der Nord-Pacific-Eisenbahn.

Das Tarifsystem dieser und zahlreicher anderer Bahnen ist ein Werthklassifikationssystem mit 4 Stückgut- und 3—4 Wagenladungsklassen. Die letzteren stehen den Specialtarifen des Deutschen Tarifsystems näher, als der Deutschen Wagenladungsklasse B; wogegen die „special rates" der Amerikanischen Bahnen unseren „Ausnahmetarifen" entsprechen. Die Stückgutklassen werden bezeichnet mit den Arabischen Nummern 1, 2, 3, 4, die Wagenladungsklassen mit den grossen Lateinischen Buchstaben A, B, C, D. Das Mindestgewicht für Stückgut ist, wie bereits bemerkt, 100 Pfund, das Mindestgewicht für eine Wagenladung 20 000 Pfund oder 10 t (eine Tonne wiegt genau 1 016 Kilogramm).***) Der wesentliche Inhalt der Klassifikation ist demgemäss ein alphabetisch geordnetes Waarenverzeichniss für die als Stückgut und für die als Waarenladungsgut zur Beförderung angenommenen Gegenstände. Bei jedem einzelnen Artikel steht die Klasse, zu welcher er gehört, und etwaige sonstige Bedingungen unter denen er zur Beförderung angenommen wird. Zu letzteren gehören u. a. die Beförderung entweder auf Gefahr des Eigenthümers (Owners Risk, abgekürzt O. R.) und auf Gefahr des Frachtführers (Carriers Risk, C. R.), die Uebernahme der Gefahr von Bruch (Breakage) und Lekkage (Leakage) durch den Eigenthümer oder durch den Frachtführer (C. R. B. und O. R. B., sowie C. R. L. und O. R. L.) die Bestimmung, ob ein Gut, z. B. Maschinen, auseinandergenommen (Knocked Down) oder zusammengesetzt (Set Up) befördert wird, ob Vorausbezahlung der Fracht (P. P. — prepaid charges) verlangt, ob Ausstellung eines Reverses wegen Verzichts auf gewisse Forderungen an die Eisenbahn (Release) gefordert wird.

Unter den Stückgütern, welche zu den in den vier Klassen aufgeführten Frachtsätzen befördert werden, giebt es einzelne, welche die anderthalbfache, die doppelte, dreifache, ja vierfache Fracht der höchsten Stückgutklasse zu bezahlen haben. Es sind dies meist besonders werthvolle, sperrige, gefährliche Güter. Zu den sperrigen, für den doppelten Satz der höchsten Stückgutklasse beförderten Gütern gehören beispielsweise zahlreiche landwirthschaftliche Geräthe, leere Kisten, Körbe, Fässer, Schachteln, Vogelkäfige und sonstige Behältnisse, allerhand Möbel, Glas- und Steingutwaaren, kurz, im wesentlichen die Gegenstände, welche auch nach dem Deutschen Gütertarife als sperrig gelten, aber nur die anderthalbfache Fracht des Stückguts bezahlen. Die dreifache Fracht der höchsten Stückgutklasse zahlen, u. a. Federn in Säcken, Drahtarbeiten, Schiesspulver, sowie einige leicht leckende Flüssigkeiten, falls dieselben auf Gefahr der Eisenbahn befördert werden. Bei letzteren ist nur die doppelte Fracht der höchsten Stückgutklasse zu zahlen, wenn der Versender die Gefahr übernimmt. In dem Güterverzeichniss habe ich nur einen Gegenstand gefunden, welcher die allerhöchste Fracht zahlt, es sind Schaukästen, wie sie in den Kaufläden Verwendung finden. Die Fracht für dieselben ist — offenbar ihrer Zerbrechlichkeit und Sperrigkeit wegen — die vierfache der höchsten Stückgutklasse, wenn sie auf Gefahr der Eisenbahn, die doppelte Fracht, wenn sie auf Gefahr des Versenders befördert werden. Die Beförderung von 100 kg der letzteren Gegenstände kostet auf eine Entfernung von 200 km hiernach rund 30 ℳ, während auf den Preussischen Staatsbahnen 3,60 ℳ zu erheben sein würden.

*) Vgl. Rorer, a. a. O. S. 1220 ff.

**) So auch Rorer, a. a. O. S. 1324: „there is prima facie evidence of ownership of the goods in the consignee".

***) Dieses Gewicht wird allgemein angegeben, ebenso findet sich in allen mir zugänglichen Quellen das Gewicht des Amerikanischen Pfundes = 0,453 kg, wonach 1 Tonne = 906 kg wäre. Da in den Amerikanischen Tarifen die Frachtsätze durchweg in Einheiten von 100 Pfund angegeben, und nach dieser Einheit im Nachfolgenden auch umgerechnet sind, so ist der Gewichtsunterschied der beiden Tonnen ohne Bedeutung für die nachfolgende Darstellung.

In dem Verzeichniss der Wagenladungsgüter finden sich verschiedene Artikel, welche, auch wenn sie als Wagenladungen aufgegeben werden, den Tarif einer Stückgutklasse zu zahlen haben. So tarifiren z. B. Säuren, wenn sie die Eisenbahn überhaupt zur Beförderung und zwar aui Gefahr des Verfrachters annimmt, zu dem Satze der höchsten Stückgutklasse. Bei diesen Gütern muss unter allen Umständen die Fracht für 10 t bezahlt werden, wenn sich die Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Gewicht zu dem Stückgutsatze nicht billiger stellt.

Die Tarifsätze selbst sind in einem anderen Quartheft von 13 Seiten enthalten, welches den Titel führt:

„Northern Pacific Railroad, Pend'oreille and Clark's Fork Divisions, Oregon Railway and Navigations Company, Rail and River Divisions. Local Freight Tariffs, taking effect November 20, 1882."

Die Mehrzahl dieser Tarifsätze standen im September 1883 noch in Geltung; andere waren durch Nachträge ausser Kraft gesetzt, durch welche auch für die seit dem 20. November 1882 gebauten Strecken neue Tarife eingeführt waren. Das Gebiet, für welches die Tarife gelten, sind die Strecken der Oregon Railway and Navigation Company und der Nord-Pacific-Eisenbahn von Portland nach Osten, nach Norden und nach Süden zu in Oregon und im Territorium Washington. Für die Strecke der Nord-Pacific-Eisenbahn von Kalama nach Tacoma und anderen Plätzen am Puget-Sund galt ein besonderer Tarif vom 1. Januar 1883 ab, ferner stand für die Oregon und California-Eisenbahn seit dem 20. Juni 1883 ein Lokaltarif mit denselben Tarifvorschriften in Geltung, und seit dem 1. Juli 1883 war für die Oregon Railway and Navigation Company und die Nord-Pacific-Eisenbahn ein Specialtarif für Montana eingeführt, welcher indessen lediglich Frachtsätze für Portland und San Francisco nach Missoula (Montana) und darüber hinaus bis Bozeman (Montana) enthält, und daher mehr den Charakter eines durchgehenden Tarifs hat.

Die äussere Einrichtung der Tarife entspricht im wesentlichen der der Deutschen Tarife. Neben den einzelnen Stationen sind die für dieselben geltenden Frachtsätze ausgeworfen. Da auch die Entfernungen in Englischen Meilen angegeben sind, so lässt sich eine Vergleichung der Tarifsätze mit denen der Deutschen Eisenbahnen unschwer vornehmen. Eine solche Vergleichung wird dadurch erleichtert, dass den Stationstarifen ein für alle in denselben nicht benannten Plätze gültiger Entfernungstarif beigefügt ist, und zwar für alle Entfernungen von 1—700 Meilen (1,61—1120 km) in Abstufungen von 5 zu 5 Meilen (ungefähr 8 zu 8 km). Soweit eine Entfernung zwischen zwei Stationen nicht genau mit 5 Meilen abschliesst, ist der nächst höhere Satz zu nehmen, mit der Massgabe, dass die Frachten zwischen zwei Stationen niemals höher sein dürfen, als die Fracht zwischen Portland und der entfernteren dieser Stationen. In der folgenden Tabelle sind die auf Deutsche Einheiten zurückgeführten Sätze des (Amerikanischen) Entfernungstarifs neben die Sätze der allgemeinen Tarif-Kilometertabellen der Preussischen Staatsbahnen (östliche Linien) gestellt.

Aus einer einfachen Vergleichung der einander gegenüber stehenden Preussischen und Amerikanischen Sätze dürfen Schlussfolgerungen natürlich nur mit grosser Vorsicht gezogen werden. Die wirthschaftlichen Zustände der beiden Länder sind durch und durch verschiedene, der Geldwerth ist ein ganz anderer, die Tarifsysteme fussen auf verschiedenen Grundlagen. Die Deutschen Bahnen haben eine, die Amerikanischen 4 Stückgutklassen, den Amerikanischen Bahnen fehlen unsere allgemeine Wagenladungsklasse A 1 und unsere Specialtarife A 2, I, II, III, sie haben dagegen drei Wagenladungsklassen, nach welchen im grossen Ganzen unter den Bedingungen unserer drei Specialtarife gefahren wird. Will man aber, wegen solcher Verschiedenheiten, auf die Vergleichungen der Eisenbahnfrachtsätze verschiedener Länder nicht ganz verzichten, so sind solche Zusammenstellungen doch nicht ohne Werth, ja sichere Anhaltspunkte für eine Beurtheilung der Eisenbahnfrachtverhältnisse lassen sich nur auf solchen zahlenmässigen Grundlagen gewinnen. Für die Umrechnung der fremden in die einheimischen Werthe sind in den Tabellen nicht die denkbar genauesten Verhältnisszahlen angewandt, vielmehr diese Zahlen so abgerundet, dass die Frachtsätze der Amerikanischen Bahnen bei ganz genauer Umrechnung höher sein würden, als bei dieser weniger genauen; insbesondere gilt dies bei der Gewichtsabrundung, wo überall 100 Pfund = 50 kg gerechnet sind, während dieselben nur 45,3 kg wiegen. Die hierdurch bedingten — übrigens leicht auszumerzenden — Abweichungen sind den übrigen Verschiedenheiten gegenüber so unbedeutend, dass sie kaum in Betracht kommen. Die Preussischen Staatsbahnsätze sind in den Kilometertabellen von 1 zu 1 km berechnet und werden so angewandt, was natürlich dem Publikum in zahlreichen Fällen günstiger ist, als die Amerikanische Methode, nach welcher für eine Entfernung von beispielsweise 6 Meilen dieselbe Fracht zu zahlen ist, wie für 10 Meilen, mit anderen Worten die Frachtsätze für je 5 Meilen nach oben aufgerundet werden. Auch

dieser Unterschied ist bei der Vergleichung nicht ausser Acht zu lassen; denn in den Tabellen sind die Frachtsätze für geringere Entfernungen von 8—200 km nur von 8 zu 8 km, über 200 km sind die Sätze für jede weiteren 100 km ausgeworfen, soweit der Amerikanische Tarif überhaupt noch Entfernungen aufführt.

Tabelle zur Vergleichung der Normaltarifsätze der Northern-Pacific Railroad und Oregon Railway and Navigation Company einerseits und den Preussischen Staatsbahnen (östliche Linien) andererseits.
Umgerechnet in Deutsche Mass- etc. Einheiten:
1 Mile = 1,6 km, 1 Cts. = 4,25 ₰, 100 Pfund = 50 kg.
(Frachtsätze in Mark für je 100 kg.)

Entfernung	Amerikanische Bahnen							Preussische Staatsbahnen						
	Stückgutklassen				Wagenladungsgutklasse			Stückgut	Allgemeine Wagenladungsklasse		Specialtarife			
km	1	2	3	4	A	B	C		A 1	B	A 2	I	II	III
8	1,02	0,85	0,68	0,51	0,59	0,42	0,42	0,19	0,15	0,13	0,10	0,10	0,09	0,08
16	1,19	1,02	0,76	0,68	0,68	0,51	0,42	0,29	0,22	0,19	0,14	0,13	0,12	0,10
24	1,36	1,19	0,93	0,85	0,85	0,59	0,42	0,38	0,28	0,24	0,18	0,17	0,14	0,12
32	1,53	1,36	1,10	1,02	0,93	0,68	0,42	0,48	0,34	0,30	0,22	0,20	0,17	0,14
40	1,70	1,53	1,19	1,10	1,02	0,76	0,51	0,57	0,40	0,35	0,26	0,24	0,20	0,16
48	1,95	1,70	1,36	1,27	1,19	0,85	0,51	0,67	0,46	0,41	0,30	0,28	0,23	0,18
56	2,21	1,95	1,53	1,36	1,36	1,02	0,59	0,77	0,53	0,46	0,37	0,34	0,29	0,24
64	2,55	2,21	1,70	1,53	1,53	1,10	0,59	0,86	0,59	0,50	0,41	0,38	0,31	0,26
72	2,89	2,46	1,95	1,70	1,70	1,27	0,59	0,96	0,65	0,55	0,45	0,41	0,34	0,28
80	3,14	2,72	2,12	1,95	1,87	1,36	0,68	1,05	0,71	0,60	0,49	0,45	0,37	0,30
88	3,48	3,06	2,38	2,12	2,12	1,61	0,68	1,15	0,77	0,65	0,53	0,49	0,40	0,32
96	3,82	3,31	2,55	2,29	2,29	1,70	0,76	1,25	0,83	0,70	0,57	0,52	0,43	0,34
104	4,16	3,57	2,80	2,46	2,46	1,87	0,85	1,34	0,90	0,74	0,64	0,59	0,48	0,35
112	4,41	3,82	2,97	2,72	2,63	1,95	0,93	1,43	0,95	0,79	0,68	0,62	0,51	0,37
120	4,76	4,16	3,23	2,89	2,89	2,12	0,93	1,52	1,00	0,84	0,72	0,66	0,54	0,38
128	5,10	4,42	3,40	3,06	3,06	2,29	1,02	1,61	1,06	0,89	0,76	0,70	0,57	0,40
136	5,44	4,67	3,57	3,23	3,23	2,38	1,10	1,70	1,11	0,94	0,80	0,73	0,60	0,42
144	5,69	4,93	3,82	3,40	3,40	2,55	1,10	1,78	1,16	0,98	0,84	0,77	0,62	0,44
152	6,03	5,27	3,99	3,65	3,65	2,72	1,19	1,87	1,22	1,03	0,88	0,80	0,65	0,45
160	6,37	5,52	4,25	3,82	3,82	2,89	1,27	1,96	1,27	1,08	0,92	0,84	0,68	0,47
168	6,71	5,78	4,42	3,99	3,99	2,97	1,36	2,05	1,33	1,13	0,96	0,88	0,71	0,49
176	6,97	6,03	4,67	4,25	4,16	3,14	1,44	2,14	1,38	1,18	1,00	0,91	0,74	0,51
184	7,22	6,29	4,84	4,42	4,33	3,23	1,44	2,22	1,43	1,22	1,04	0,94	0,76	0,52
192	7,48	6,54	5,10	4,59	4,50	3,40	1,53	2,31	1,49	1,27	1,08	0,98	0,79	0,54
200	7,73	6,80	5,27	4,76	4,67	3,48	1,61	2,40	1,54	1,32	1,12	1,02	0,82	0,56
300	11,30	9,69	8,07	6,97	6,80	5,10	2,29	3,50	2,21	1,92	1,62	1,47	1,17	0,78
400	14,79	12,75	10,62	9,01	8,84	6,63	2,97	4,60	2,88	2,52	2,12	1,92	1,52	1,00
500	17,34	15,74	13,09	11,12	10,37	7,73	3,74	5,70	3,55	3,12	2,62	2,37	1,87	1,22
600	19,80	17,68	15,30	12,83	11,90	8,92	4,25	6,80	4,22	3,72	3,12	2,82	2,22	1,14
700	22,27	19,88	17,60	13,94	13,34	10,03	4,67	7,90	4,89	4,32	3,62	3,27	2,57	1,66
800	23,80	21,42	18,70	15,30	14,28	10,71	5,10	9,00	5,56	4,92	4,12	3,72	2,92	1,88
900	24,90	22,44	19,63	16,23	14,96	11,22	5,44	10,10	6,23	5,52	4,62	4,17	3,27	2,00
1000	25,92	23,12	19,14	16,74	15,55	11,64	5,61	11,20	6,90	6,12	5,12	4,62	3,62	2,32
1100	26,77	23,80	20,82	17,00	16,06	12,07	5,69	12,30	7,57	6,72	5,62	5,07	3,97	2,54

Vergleicht man nun die Amerikanischen mit den Preussischen Stückguttarifen, so findet man, dass die höchste Stückgutklasse auf diesen Amerikanischen Bahnen reichlich drei Mal, bei ganz kleinen Entfernungen sogar 5—8 Mal so theuer ist, als die der Preussischen Staatsbahnen. Aber auch die niedrigste Amerikanische Stückgutklasse ist etwa doppelt so hoch, als die Preussische, d. h. in Amerika wird in diesem Lokalverkehr Stückgut in der billigsten Klasse ungefähr zu denselben Sätzen gefahren, wie Eilgut auf den Preussischen Staatsbahnen. Der bedeutende Unterschied zu Gunsten der Preussischen Bahnen erhöht sich noch, wenn man erwägt, dass auch die Sätze der Wagenladungsklassen A 1 und A 2 für die Bahnen der Vereinigten Staaten als Stückgutsätze betrachtet werden müssen, da nur für Mengen von 10 000 kg billigere Wagenladungssätze bestehen, Mengen von 5 000 kg also in Amerika als Stückgut befördert werden. Die Sätze des Preussischen Specialtarifs A 2 betragen aber nur den sechsten Theil der höchsten, den vierten Theil der niedrigsten Amerikanischen Stückgutklasse, so dass also beispielsweise eine Wagenladung von 5 000 kg Getreide im Lokalverkehr dieser Amerikanischen Bahnen eine mehr als viermal so hohe Fracht zu zahlen hat, als auf den Preussischen Staatsbahnen.

Zu ähnlichen Ergebnissen führt eine Vergleichung der Wagenladungsfrachten. Die allgemeine Wagenladungsklasse B der Preussischen Staatsbahnen hat zum Theil erheblich niedrigere Einheitssätze, als die billigste Wagenladungsklasse (C) dieser Nordamerikanischen Bahnen; die Sätze der höchsten Amerikanischen Wagenladungsklasse sind aber reichlich doppelt so hoch, als die der Preussischen Wagenladungsklasse B. In ganz anderem Masse tritt die beträchtliche Höhe der Amerikanischen Frachtsätze hervor, wenn dieselben mit denen unserer Preussischen Specialtarife verglichen werden. Um aufs Gerathewohl ein paar Beispiele herauszugreifen, so kosten je 100 kg Salz in Wagenladungen auf eine Entfernung von 500 km in Preussen 1,22 ℳ (Specialtarif III), in Amerika (Klasse B) 7,73 ℳ, Schiefer und Drainröhren in Preussen ebensoviel, in Amerika (Klasse A) 10,37 ℳ.

Nach alledem erscheint die Behauptung wohl berechtigt, dass die Frachtsätze dieser Amerikanischen Bahnen ganz bedeutend höhere sind, als die der Preussischen Staatsbahnen.

Dass bei solchen Beförderungsbedingungen und derartigen Frachtsätzen Eisenbahnen, die verhältnissmässig billig gebaut sind, recht wohl bestehen können, darf uns nicht wundern. Die Oregon Railway and Navigation Company hat ja auch, so lange sie von Präsident Villard geleitet wurde, glänzende Geschäfte gemacht. Andererseits hat sich ohne Zweifel auch der Verkehr trotz solcher, nach unseren Begriffen überaus hohen und schweren Bedingungen befriedigend entwickelt und Klagen über die Höhe der Tarife sind in Bevölkerungskreisen nicht laut geworden, welche jetzt noch froh sind, dass sie inmitten unbewohnter und unwegsamer Gegenden statt des gewöhnlichen Landfuhrwerks bequeme und schnelle Beförderung auf der Eisenbahn und regelmässig verkehrenden Dampfbooten haben. Niemand aber wird es unter solchen äusseren Verhältnissen einer Eisenbahnverwaltung verdenken, wenn sie lohnende Frachten zu erhalten bestrebt ist und Preise fordert, bei welchen sie reichlich für das Risiko entschädigt wird, welches sie bei Anlage der Bahn gelaufen hat. Der Bewohner dieser Gebiete findet daher ein solches Verfahren auch ganz natürlich. So lange es ihm gut geht, gönnt er der Eisenbahn und ihren Aktionären ebenfalls ein gutes Verdienst.

Wenn aber unser Handelsstand Vergleiche aufstellt zwischen den Frachtverhältnissen auf Deutschen und Amerikanischen Eisenbahnen, so darf derselbe auch solche Gegenden und solche Eisenbahnen nicht vergessen. Nur wenn eine solche Eisenbahn in der Lage ist, mit solchen Tarifen ein bestimmtes, auf sie angewiesenes Gebiet auszubeuten, kann sie unter Umständen auf anderen Strecken, in anderen Verkehren auch einmal umsonst oder mit Schaden fahren. Ebensowenig, als man wünschen wird, dass die vorstehend erörterten Tarife der nordwestlichen Amerikanischen auf die Deutschen Bahnen übertragen werden, sollte man das Verlangen stellen, dass die durchgehenden Frachten gewisser anderer Bahnen bei uns zur Einführung gelangen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 360 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem neuen Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 474 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in Frankreich (abgesandt am 29. v. Mts.).

No. 495 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten des Abonnements auf das technische Vereins-Organ (abgesandt an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche dergleichen Kosten zu berichtigen haben, am 30. v. Mts.).

No. 497 vom 29. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend das über die Verhandlungen der Kommission aufgenommene Protokoll, d. d. Frankfurt a/M., den 7. und 8. v. Mts. (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 514 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die kombinirbaren Rundreisebillete (abgesandt am 31. v. Mts.).

Berichtigung. Das unter No. 341 in Nummer 8 dieser Zeitung aufgeführte Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion des Vereins datirt nicht vom 22., sondern vom 17. v. Mts.

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betr. Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

Dem Abgeordnetenhause ist der Entwurf eines Gesetzes, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes zugegangen. Derselbe bestimmt: § 1. Die Staatsregierung wird ermächtigt: I. Zur Herstellung von Eisenbahnen und der durch dieselbe bedingten Vermehrung des Fahrparks der Staatsbahnen und zwar: a) zum Bau einer Eisenbahn:

1. von Hildesheim nach Braunschweig 3500000 M,
2. von Hochneukirch nach Grevenbroich 1150000 M,
3. von Oppeln nach Namslau 3 400 000 M,
4. von Glatz nach Rückers 1 580 000 M.
5. von Rogasen nach Inowrazlaw 6 610 000 M,
6. von Deutsch-Crone nach Callies 3 100 000 M,
7. von Löwenberg nach Templin 2 115 000 M,
8. von Stralsund nach Rostock mit Abzweigung von Velgast nach Barth 4 606 000 M,
9. von Neustadt a/D. über Meyenburg bis zur Landesgrenze 3 800 000 M,
10. von Hannover nach Visselhövede 5 100 000 M,
11. von Fulda nach Gersfeld 1 280 000 M,
12. von Warburg nach Arolsen 2 490 000 M,
13. von Wissen nach Morsbach 858 000 M,
14. von Schee nach Silschede 950 000 M,

b) zur Beschaffung von Betriebsmitteln 8 945 000 M, zusammen 49 484 000 M.

II. Zur Anlage des zweiten Gleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und zu den dadurch bedingten Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen:

1. Weissenfels-Prittitz nebst Herstellung einer Kreuzungsstation zwischen Zeitz und Krossen und von Gleiserweiterungen auf den Bahnhöfen Weissenfels, Luckenau und Zeitz die Summe von 1 140 000 M,
2. Eichenberg-Leinefelde die Summe von 1 180 000 M,
3. Bodenfelde-Hardegsen die Summe von 800 000 M,
4. Lauenbrück-Buchholz die Summe von 680 000 M,
5. Homburg v. d. H.-Oberursel die Summe von 340 000 M,
6. Plettenberg-Grevenbrück die Summe von 575 000 M,
7. Bönen-Hamm die Summe von 326 000 M,
8. Sterkrade-Wesel die Summe von 475 000 M,

zusammen 5 516 000 M.

III. Zu nachstehenden Bauausführungen:

1. Für die Erbauung eines Geschäftsgebändes für die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg die Summe von 1 450 000 M,
2. für die Erbauung eines definitiven Empfangsgebäudes auf dem Bahnhofe Kreiensen die Summe von 750000 M,
3. für die Umgestaltung der Bahnhofsanlagen zu Münster in Westfalen die Summe von 3 500 000 M, zusammen 5 700 000 M,

insgesammt 60 700 000 M zu verwenden.

Mit der Ausführung der vorstehend unter No. I Lit. a 3 bis 14 aufgeführten Bahnen ist erst dann vorzugehen, wenn nachstehende Bedingungen erfüllt sind:

A. Der gesammte zum Bau der Bahnen und deren Nebenanlagen nach Massgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten oder im Enteignungsverfahren festzustellenden Projekte erforderliche Grund und Boden ist der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den landesgesetzlichen Bestimmungen der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — zu überweisen, oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung im Wege der freien Vereinbarung oder der Enteignung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form zu übernehmen und sicher zu stellen. Vorstehende Verpflichtung erstreckt sich insbesondere auch auf die unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des für die Ausführung derjenigen Anlagen erforderlichen Terrains, deren Herstellung dem Eisenbahnunternehmer im öffentlichen Interesse oder im Interesse des benachbarten Grundeigenthums auf Grund landesgesetzlicher Bestimmungen obliegt oder auferlegt wird.

B. Für sämmtliche vorstehend unter No. I Lit. a 3 bis 14 bezeichnete Bahnen — für die unter No. 8 bezeichnete Bahn von Stralsund nach Rostock mit Abzweigung von Velgast nach Barth jedoch nur für den in Preussen belegenen Theil derselben — ist die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, soweit dies die Aufsichtsbehörde für zulässig erachtet, seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten.

C. Für die unter No. 1 Lit. a 5, 6, 8, 12 und 14 benannten Bahnen muss ausserdem von den Interessenten zu den Baukosten ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss geleistet werden und zwar zum Betrage:

a) bei No. 5 (Rogasen-Inowrazlaw) von 240 000 M, b) bei No. 6 (Dt. Crone-Callies) von 60 000 M, c) bei No. 8 (Stralsund-Rostock mit Abzweigung von Velgast nach Barth) von 510 000 M, d) bei No. 12 (Warburg-Arolsen) von 60 000 M, e) bei No. 14 (Schee-Silschede) von 100 000 M.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt:

1. Zur Beschaffung der für die Herstellung einer Eisenbahn von Hildesheim nach Braunschweig im § 1 unter No. 1 Lit. a 1 vorgesehenen Mittel von 3 500 000 M die hierfür in dem auf den Staat übergegangenen Baufonds der vormaligen Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft verfügbare Summe von 2 400 000 M, sowie den in dem Baufonds der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft vorhandenen Bestand in dem vorläufig auf rund 285 700 M ermittelten Betrage, 2. zur Deckung des alsdann noch verbleibenden Restbetrages im § 1 No. I Lit a 1 von 814 300 M, sowie zur Deckung der zu den im § 1 unter No. I Lit. a 2 bis 14, sowie unter Lit. b vorgesehenen Bauausführungen und Beschaffungen erforderlichen Mittel von zusammen 45 984 000 M die Bestände derjenigen Reserve- und Erneuerungsfonds, welche in Gemässheit des Gesetzes vom 17. Mai 1884, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat, und des demnächstigen Gesetzes, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, zu dem vorläufig auf rund 12 205 800 M ermittelten Gesammtbetrage dem Staate zufallen bezw. zufallen werden, zu verwenden, und zwar ad 2 insoweit, als über diese Fonds durch die eben erwähnten Gesetze nicht anderweit verfügt ist, und als die Bestände dieser Fonds nach dem Ermessen des Finanzministers ohne Nachtheil für die Staatskasse flüssig gemacht werden können.

Aus dem Bericht über die Betriebsergebnisse der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahre 1883/84.

Die für Rechnung Preussens betriebenen, dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahnen (einschliesslich der Wilhelmshafen-Oldenburger und des Preussischen Antheils an der Main-Neckarbahn) hatten am Schlusse des Betriebsjahres folgende Betriebslänge

1882/83 : 14 096,09 km
1883/84 : 15 589,78 „

Davon fallen auf die in den Besitz des Staats übergegangene Strecke der Berlin-Görlitzer, Märkisch-Posener und Rhein-Nahebahn 721,10 km, auf die Schaumburg-Lippeschen und Bremischen Strecken 210,24 km. Dazu kommen 484,34 km neueröffnete Strecken, wogegen 22 km als ausser Betrieb gesetzt oder durch veränderte Längenfestsetzung fortfallen, so dass nur 462,35 km als Zuwachs zu berechnen sind.

Ausserdem waren 181,10 km Bahnlänge nicht für den öffentlichen Verkehr bestimmt. Für alle diese Bahnen (ausser den letzterwähnten) betrug das Anlagekapital

1882/83 4 449 707 074 M d. i. pro 1 km 805 078 M
1883/84 4 616 153 830 „ „ „ 297 494 „

Die Betriebseinnahmen sind von
508 468 050 M in 1882/83 auf 528 781 532 M in 1883/84
somit um 20 313 482 M oder 4,0 pCt. gestiegen. Die Steigerung entfällt zum grösseren Theil, nämlich mit ca. 13 875 748 M auf die Einnahmen des Güterverkehrs (1883/84 360 610 000 M). Der Personenverkehr erbrachte 6 760 546 M oder 5 pCt. mehr (1883/84 135 775 859 M). Die sonstigen Einnahmen fielen um 322 812 M = 1,0 pCt.. Die Betriebsausgaben sind angegeben in Prozenten der Einnahme

1882/83 277 215 066 M = 54,5 pCt.
1883/84 305 293 642 „ = 57,7 „

Der Ueberschuss der Einnahmen betrug in Prozenten der Anlagekosten

1882/83 231 252 984 M = 5,23 pCt.

Mecklenburgische Südbahn.

Am 6. Februar werden 3 500 000 M 5 pCt. Stammprioritätsaktien der Mecklenburgischen Südbahn hier in Berlin bei Delbrück Leo & Co., bei der Norddeutschen Bank in Hamburg und bei von Erlanger & Söhne und Gebr. Bethmann in Frankfurt a/M. zur Zeichnung aufgelegt werden. Der Prospekt theilt über die Verhältnisse der Bahn folgendes mit:

Die circa 116 km lange Bahn, von Parchim über Lübz, Karow, Malchow, Waren, Penzlin nach Neubrandenburg führend, bildet die Verlängerung der bereits seit einigen Jahren bestehenden Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn und verbindet die Berlin-Hamburger Eisenbahn mit der Friedrich-Franzbahn und der Nordbahn in Neubrandenburg, während sie in Karow von der Güstrow-Plauer Bahn und in Waren von der Waren-Malchiner und von der Neustrelitz-Warnemünder Bahn (Deutsch-Nordischem Lloyd) gekreuzt wird.

Das volleingezahlte Aktienkapital der Mecklenburgischen Südbahn-Gesellschaft besteht aus: 1. 7 000 Stück Prioritäts-Stammaktien à 500 M = 3 500 000 M; 2. 2 360 Stück Stammaktien Lit. A à 500 M = 1 180 000 M; 3. 2 640 Stück Stammaktien Lit. B. à 500 M = 1 320 000 M, Summa 6 000 000 M und wird noch um circa 9 000 volleingezahlte Stammaktien Lit. B vergrössert werden.

Die Stammaktien Lit. B. erhält die Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung für die der Südbahn gewährte Subvention von circa 1 329 000 M.

Nach den Statuten der Gesellschaft erhalten, nachdem die Kosten der Verwaltung, der Unterhaltung, des Betriebes etc. bestritten und der Erneuerungs- und Reservefonds dotirt worden,

aus dem Reinertrage zunächst die Prioritätsaktien eine Dividende von fünf Prozent pro anno, sodann die Stammaktien Lit. A eine Dividende von drei Prozent pro anno und endlich die Stammaktien Lit. B. ebenfalls eine Dividende von drei Prozent pro anno. Der darnach verbleibende Rest wird als Superdividende gleichmässig auf das ganze Aktienkapital vertheilt.

Sollte aber in einem Jahre der Reingewinn zur Zahlung von fünf Prozent Dividende an die Prioritätsaktien und drei Prozent an die Stammaktien Lit. A. nicht ausgereicht haben, so erhalten die Stammaktien Lit. B. nicht eher wieder eine Dividende, als bis aus den sonst für diese letzteren bestimmten Ueberschüssen alle vorerwähnten Dividendenscheine voll gezahlt sind, und zwar werden eventuell, in der Reihenfolge ihrer Fälligkeit, zunächst alle rückständigen Dividenden der Prioritätsaktien und sodann erst diejenigen der Stammaktien Lit. A. nachbezahlt.

Die Dividenden werden an den vom Vorstande bekannt zu machenden Zahlstellen vier Wochen nach deren Festsetzung durch den Aufsichtsrath ausgezahlt und verfallen nicht erhobene Dividenden nach Verlauf von vier Jahren, nachdem sie deklarirt worden, zu Gunsten der Gesellschaft. Das Betriebsjahr fällt mit mit dem Kalenderjahr zusammen.

Durch Generalversammlungs-Beschluss vom 28. April 1884 wurde der Lokaleisenbahnen-Betriebsgesellschaft in Hamburg der Bau der Bahn inclusive Beschaffung der Betriebsmittel für sechs Millionen Mark und der Betrieb und die Unterhaltung der Bahn auf die Dauer von fünfzehn Jahren, eventuell auf weitere zehn Jahre übertragen, und zwar in Gemässheit der Konzessions-Bedingungen als normalspurige Bahn untergeordneter Bedeutung.

Die Lokaleisenbahnen-Betriebsgesellschaft liess den Bau der Bahn in Generalentreprise durch die Firma Schmidt & Bichel ausführen und überliess, nachdem der Betrieb der beiden direkten Verlängerungen der Südbahn (Parchim-Ludwigslust und Neubrandenburg-Friedland) sich in den Händen des Herrn Hermann Bachstein (Centralverwaltung für Sekundärbahnen in Berlin) vereinigt hatte, demselben auf Grund des Generalversammlungs-Beschlusses vom 23. Mai 1884 und mit Genehmigung der Grossherzoglich Mecklenburgischen Regierung auch den Betrieb der Südbahn.

Der unterm 15. Juli 1884 direkt mit dem Betriebsunternehmer Hermann Bachstein abgeschlossene Betriebsvertrag sichert den Gesellschaftsorganen den innerhalb der von der Regierung genehmigten Maximalsätze zulässigen Einfluss auf eine den Interessen der Aktionäre entsprechende Normirung der Tarife und bestimmt im wesentlichen in Bezug auf die für den Betrieb und die Unterhaltung der Bahn zu leistenden Zahlungen, dass der Betriebsunternehmer aus den Bruttoeinnahmen sechzig Prozent derselben, mindestens aber pro Kilometer 3 600 ℳ pro anno zu empfangen hat.

Die Mecklenburgische Südbahn ist auf der ganzen Strecke am 20. Januar cr. für Güter und am 28. Januar cr. für Güter und Personen dem Betriebe übergeben worden, und sind für provisorisch abgelieferte Bauobjekte die entsprechenden Baugelder asservirt.

Die Gesellschaft hat weder eine Obligationsschuld noch schwebende Schulden, so dass die Stammprioritätaktien das nächste Anrecht auf die Ueberschüsse haben. Das Verhältniss der Stammprioritäten zu den Stammaktien sowie die von den Emissionshäusern in Hamburg und Frankfurt a/M. mit vier Prozent gewährt Zinsgarantie bis 1890 ist in dem Prospekt näher dargelegt, ebenso wie die Bedingung für die Zeichnung (Subskriptionspreis 100 pCt.).*)

Sonneberg-Lauscha.

Unter dem Vorsitze des Geheimen Staatsrath Heim-Meiningen und in Gegenwart des Betriebsinspektor Kirn der Werrabahn, sowie der Vertreter der betheiligten Städte und Ortschaften des Sonneberger Kreises fand vor Kurzem in Sonneberg eine Versammlung der Interessenten der projektirten Eisenbahnlinie Sonneberg-Lauscha statt. Die aufzubringende Gesammtsumme beträgt 1 532 000 ℳ, wovon 1 295 000 ℳ auf das Baukonto fallen. Die Meiningensche Staatsregierung trägt 100 000 ℳ à fonds perdu zu dem Unternehmen bei, der Domänenfiskus tritt den benöthigten Grund und Boden unentgeltlich ab. Von den betheiligten Gemeinden ist eine Fläche von ca. 27 ha zu gewähren, was einem Kostenaufwand von 300 000 ℳ entspricht. Landrath Dr. Baumbach versicherte, dass der Kreisausschuss die Summe von 30 000 bis 40 000 ℳ aus Kreismitteln bewilligen werde. Der Bau der normalspurigen Bahn Sonneberg-Lauscha, mittelst welcher ein grosser und bedeutender Industriebezirk des Thüringer Waldes aufgeschlossen werden wird und welcher auch für die Werra-Eisenbahn von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist, erscheint somit als gesichert.

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbureau des Reichs-Postamts. Verlag von Julius Springer. Preis 2 ℳ.

Soeben ist No. 1 des Jahrg. 1885 dieses anerkannt vorzüglichen Kursbuchs, die Winter-Fahrpläne pro Februar und März enthaltend, mit Nachtrag (betreff. Fahrplan der Mecklenburgischen Südbahn), erschienen. Die nächste Ausgabe erscheint am 1. April d. J.

*) Die „Neue Börsenzeitung“ (No. 28) v. 3. d. Mts. kritisirt sehr scharf diesen Prospekt und warnt ihre Abonnenten auf das Nachdrücklichste vor der Subskription. Der Bauunternehmer und die Emissionshäuser werden es an einer Beantwortung dieser Kritik nicht fehlen lassen dürfen. Die Red.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrsstörungen.

Kön. Ungar. Staatsbahnen. In Folge starken Eisganges auf der Donau ist die Trajektirung zwischen Gombos und Erdöd seit 24. Dezember unmöglich geworden, weshalb der Gesammtverkehr zwischen obigen Stationen auf unbestimmte Zeit eingestellt wurde.

Budapest, am 28. Januar 1885. (211)
Direktion.

II. Güterverkehr.

Der mit Gültigkeit vom 15. Februar d. J. ab gültige Nachtrag IX zu unserm **Lokal-Gütertarif** vom 1. August 1883 enthält ausser ermässigten Tarif-Entfernungen für die Berliner Staatsbahnhöfe, sowie für Gemünden und Rieneck, Bestimmungen über die Eröffnung der Stationen an der Strecke Oberröblingen-Querfurt und über Verlängerung des Ausnahmetarifs No. 6 (Blei, Zink etc.).

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 27. Januar 1885. (212)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Verkehre zwischen Station Friedrichssegen einerseits und Station Huy der Belgischen Nordbahn andererseits tritt vom 1. Februar cr. ab ein direkter Frachtsatz des Specialtarifs III im Betrage von 9,56 Frcs. pro 1 000 kg in Kraft.

Frankfurt a/M., den 31. Januar 1885. (213)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. April cr. neuen Stils ab tritt der zweite Nachtrag zum Anhang I des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 neuen Stils, welcher ermässigte direkte Frachtsätze für Eilgut, Hanf, Hanfheede und Hanfgarn, Wolle aller Art, Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren, eiserne und stählerne Maschinentheile im Verkehr zwischen Stationen Prag und Kralup der Böhmischen Nordeisenbahn einerseits und den Russischen Stationen Moskau (M. B. E.), Moskau (Nicolai E.), St. Petersburg (Zollstation) und St. Petersburg (St. P. W. E.) andererseits enthält.

Exemplare des zweiten Nachtrages sind von den Stationen Prag und Kralup, von den Königlichen Eisenbahndirektionen zu Bromberg, Berlin und Breslau, sowie von den Verwaltungen der Sächsischen Staatseisenbahnen und der Böhmischen Nordeisenbahn unentgeltlich zu beziehen.

Bromberg, den 27. Januar 1885. (214 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Februar cr. neuen Styls ab ist es gestattet, die im Deutsch-Mittelrussischen Güterverkehr zur Beförderung via Alexandrowo-Warschau zur Auflieferung kommenden Sendungen, wenn dieselben auch erst am Bestimmungsorte oder an einem andern Orte verzollt werden sollen, in offene Wagen zu verladen.

Die Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn wird derartige Sendungen, soweit dies nach den Zollvorschriften zur Verzollung im Russischen Inlande erforderlich ist, in Alexandrowo verwaltungsseitig in bedeckte Wagen umladen lassen.

Bromberg, den 30. Januar 1885. (215 J)
Königl. Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit sofortiger Gültigkeit tritt eine anderweite Fassung der zu den Sätzen des Ausnahmetarifs G (für Stärke aller Art etc. zum Export) im Lokal-Gütertarif für den diesseitigen Direktionsbezirk (Haupttarif Seite 15 und Nachtrag VI Seite 25) abzufertigenden Artikel ein und hat hierin der Artikel „Dextrin“ Aufnahme gefunden. Nähere Auskunft wird von den betheiligten Güterexpeditionen und dem Auskunftsbüreau hier ertheilt.

Berlin, den 30. Januar 1885. (216)
Königliche Eisenbahndirektion.

Vom 15. Februar cr. ab wird der im direkten Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** bestehende Ausnahmetarif No. 3 (für Eisenerze etc.) auf den Verkehr zwischen den Stationen Diedenhofen und Kayl der Eisenbahnen in Elsass-

Lothringen einerseits und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrhein.), Köln (linksrhein.) und Elberfeld andererseits ausgedehnt.

Die bezüglichen Sätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen und in den Geschäftslokalen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu erfahren.

Köln, den 28. Januar 1885. (217)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. Februar dieses Jahres tritt zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des **Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks** der Nachtrag I in Kraft, welcher durch unsere betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze zwischen Bodenbach, Tetschen und Reichenberg, ferner zwischen Eger, Franzensbad und Ebersbach, Reichenberg, Warnsdorf, sowie einen Ausnahmetarif für den Transport von Thonwaaren aller Art.

Dresden, am 30. Januar 1885. (218)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Der im Nachtrag III Pos. I zum **Triest-Fiume-Norddeutschen Verbandtarif** enthaltene Ausnahmetarif für Spiritus und Sprit nach Peri transit wird vom 1. März 1885 ab auf Station Lissa i/P. ausgedehnt. Die neuen Frachtsätze betragen für Ladungen von mindestens 5 000 kg 4,92 *M.*, für Ladungen von mindestens 10 000 kg 3,93 *M.* pro 100 kg.

Breslau, den 28. Januar 1885. (219)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Deutschen Verbands-Verwaltungen.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband. Mit Giltigkeit vom 1/13. Januar cr. bis 1/13 September cr. ist für die Beförderung von Getreide etc. von Station Jaroslaw der Moskau-Jaroslawer Bahn nach Königsberg, Pillau und Memel ein Special-Exporttarif in Kraft getreten, welcher auf den genannten Deutschen Stationen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben ist. (220)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Generaldirektion der K. B. Verkehrsanstalten Betriebsabtheilung. Am 15. Februar l. Js. tritt der III. Nachtrag zum **Südösterreichisch - Ungarisch - Deutschen Gütertarif** vom 1. Oktober 1882 in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der reglementarischen Bestimmungen, der allgemeinen Tarifvorschriften, der Tariftabellen und des Kilometerzeigers sowie Anstosstaxen für Fiume, Görz und Sagrado.

München, den 28. Januar 1885. (221)

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Breslau-Sächsischen Verbande für **Garnsendungen** von Station Hof der Sächsischen Staatsbahn nach Rengersdorf bei Aufgabe von 5 000 und 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür Ausnahmesätze in Höhe von 2,92 *M.* bezw. 2,61 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Breslau, den 29. Januar 1885. (222)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 2.d.M. wird veröffentlicht, dass für den **Transport von gedörrtem und getrocknetem Obste** in Wagenladungen von je 10 000 kg zwischen Boszna-Brod, Brod, Samacz, Vrpolje, Vinkovce, Vukovár, Karlócza, Mitrovicza, Pétervárad, Ruma, Ujvidék, Zimony einerseits und Leipzig (Bayer., Dresdener, Thür. und Halle-Sorau-Gubener Bhf.) andererseits ebenfalls direkte Frachtsätze zur Einführung gekommen sind, deren Höhe bei den betreffenden Güterexpeditionen in Erfahrung gebracht werden kann.

Dresden, am 27. Januar 1885. (223)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutscher Eisenbahn - Verband. Mit Bezug auf die unterm 9. Dezember 1884 erlassene Bekanntmachung bringen wir zur Kenntniss, dass die auf den 1. Februar d. J. angekündigt gewesene Aufhebung der im Nachtrag II zum Südwestdeutschen Tarifheft 6 (Main-Neckarbahn-Badischer Verkehr) und im Nachtrag IV zum Südwestdeutschen Tarifheft 9 (Hessisch-Badischer Verkehr) enthaltenen ermässigten Frachtsätze für den Verkehr mit Konstanz und gewissen vorgelegenen Badischen Stationen und Einführung bezüglicher anderweiter erhöhter Frachtsätze erst mit dem 1. April d. J. in Wirksamkeit tritt.

Karlsruhe, den 28. Januar 1885. (224)

Namens des Verbandes:
Generaldirektion der Grossherzoglich
Badischen Staatseisenbahnen.

Galizisch-Polnischer Verkehr. Mit Giltigkeit vom 15. Februar n. St. a. c. gelangt ein neuer Tarif im obbezeichneten Verkehre zur Einführung, welcher direkte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsaaten und Mahlprodukte ab Stationen der Galiz. Carl-Ludwigbahn nach Warschau, Lodz und Granica transit und für Zucker aller Art Russischer Provenienz ab Sokal transit nach Warschau enthält.

Vom gleichen Zeitpunkte wird der im rubrizirten Verkehre vom 20. Juli n. St. 1884 für Mehl und Mühlenfabrikate bestehende Tarif sammt den Nachträgen I und II ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare des neuen Tarifes sind im kommerz. Bureau der Betriebsdirektion in Lemberg, dann im Oekonomate in Wien zu beziehen.

Wien, den 31. Januar 1885. (225)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, Namens der betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Zu dem mit 1. Februar l. J. in Giltigkeit tretenden Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarife Theil II Heft 4 ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, unentgeltlich zu haben ist. (226 RM)

III. Submissionen.

Lieferung von Güterwagen. Für die Königlichen Staatseisenbahnen soll die Anfertigung von 50—100 vierräderigen offenen Güterwagen in 2 Loosen, darunter 17 beziehentlich 34 mit Bremsen versehen, mit Vorbehalt der Auswahl unter den Anbietenden vergeben werden. Bedingungen und Zeichnungen liegen bei der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz aus; Abdrücke davon werden dort gegen Erlegung von 2 *M.* abgegeben. Für diese Wagen werden dem Fabrikanten die Satzachsen, sowie die Trag- und Spiralfedern drei Wochen vor dem Ablieferungstermine frei bis auf die der Fabrik zunächst gelegene Eisenbahnstation geliefert. Die Lieferungsangebote mit der Aufschrift „Angebot auf Lieferung von Güterwagen" sind an die unterzeichnete Generaldirektion bis zum 16. Februar dieses Jahres einzusenden. Das Angebot muss sich auf ganze Loose erstrecken und diejenigen Fristen, in welchen die Theillieferungen von ausdrücklich anzugebendem Umfange zur Ablieferung kommen sollen, sowie den für je ein Loos besonders giltigen Preis der vorschriftsmässig gebauten, frei nach dem Bahnhof Chemnitz gelieferten Wagen enthalten. Angebote mit Nebenbedingungen werden nicht beachtet. Die Anbieter bleiben bis zum 26. Februar d. J. an ihre Gebote gebunden. Angebote, auf welche bis zu diesem Tage eine zusagende Antwort nicht ertheilt worden ist, sind als unberücksichtigt anzusehen.

Dresden, am 29. Januar 1885. (227)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung der für das Etatsjahr 1885/86 erforderlichen Oberbaugeräthe, als Handbeile, Dexel, Durchtreiber, Kreuzhacken, Aufsatz- und Bahnhämmer, Possekel, eiserne Schippen, sowie der hölzernen Stiele zu denselben.

Termin: Donnerstag, den 19. Februar d. J. Vormittags 10 Uhr im unterzeichneten Bureau, Brüderstrasse 36.

Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch zum Preise von 2 *M.* für die sämmtlichen Geräthe und von 0,50 *M.* für die Stiele, die Bedingungen allein zum Preise von 0,30 *M.* unfrankirt von dort bezogen werden.

Breslau, den 30. Januar 1885. (228)

Materialien-Bureau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Verdingung auf Lieferung von kiefernen Telegraphenstangen:

60	Stück	à 6	m Länge
380	„	à 7	„ „
70	„	à 8	„ „
130	„	à 8,5	„ „
10	„	à 9	„ „
30	„	à 9,5	„ „
50	„	à 10	„ „

Montag, den 16. Februar 1885, 10 Uhr Vormittags in der Telegrapheninspektion, Koppenstrasse 88/89 hierselbst. Die Angebote sind versiegelt und frankirt mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Telegraphenstangen" einzureichen. Bedingungen können daselbst an den Wochentagen von 8—3 Uhr eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 27. Januar 1885. (229)

Die Telegrapheninspektion der
Königlichen Eisenbahn - Direktion Berlin.
Zwez.

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Papier- und Schreibmaterialien, als Kanzlei-, Konzept-, Pack- und Löschpapier, Couverts, Bleistifte, Roth- und Blaustifte, Stahlfederhalter, Stahlfedern, Siegellack, Oblaten und Aktendeckelsollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10 zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Frankoeinsendung von 30 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Papier etc.
bis zum Termine am
Sonnabend, den 21. Februar 1885
Vormittags 11 Uhr
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

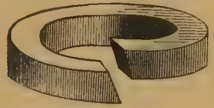
Magdeburg, den 26. Januar 1885. (230)

Königliche Eisenbahn-Direktion.



Pumpen (Dampfpumpen)
für alle Zwecke in allen Grössen.
Spritzen in verschiedenen Grössen
Windmotoren.
Patent. mech. Schmierapparate für
Dampfcylinder.
Rich. Langensiepen,
Masch.-Fabr. Buckau-Magdeburg.

Federringe
einfache und doppelte
zu Schrauben-Sicherungen für Eisen-, Kohlen- und Pferdebahnen



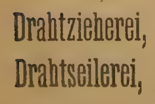
fertigt als Specialität
Gustav Pickhardt,
Fabrik technischer Drahtwaaren
in Hagen i/W.



Alfred Lorentz
Berlin SW.,
Lindenstr. 67.

Georg Kieffer, Köln.
Fabr. v. Westons, Eades, Moores, Seil- und
Schnell-Flaschenzügen
Kabel, Winden, Kranen, Speisen-, Waaren- u. Personen-Aufzügen.
Verzahnte Kettenräder
calibrirte Ketten
Schiffs- u. Kranenketten.

FELTEN & GUILLEAUME
Mülheim a. Rhein bei Cöln.



Drahtzieherei, Drahtseilerei,



Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

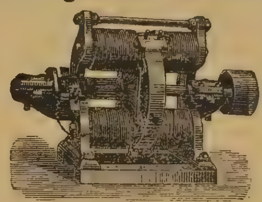
Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.





(Patent Steel Barb Fencing.)

S. Schuckert, Nürnberg.
Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.
Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1300 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2800 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 18000 Glühlampen bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.

Pumpen
aller Arten,
für häusliche und öffentliche Zwecke, Landwirthschaft, Bauten und Industrie.
Neu: Anwendung der Bower-Barff-Daumesnil Patent-Inoxydations Verfahren.
Inoxydirte Pumpen sind vor Rost geschützt.
Ausschliessliche Fabrikation inoxydirter Pumpen in Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Belgien durch die
Commandit-Gesellschaft für Pumpen- & Maschinen-Fabrikation W. GARVENS,
Hannover.
Berlin, W., Mauerstrasse 61/62.
Wien, I., Wallfischgasse 11.
Antwerpen, Rue d'Artevelde 17.
Zu beziehen durch alle resp. Maschinen-, Eisenwaaren- etc. Handlungen, technischen u. Wasserleitungs-Geschäfte, Brunnenbau-Unternehmer etc. Man verlange ausdrücklich
Garvens' inoxydirte Pumpen.

UNION
Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund
liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und Querschwellen aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen.
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potteriegusss.
Geschosse.
Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und Wagenachsen aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art nach Profilbuch als:
Winkeleisen
T Eisen
I Trägereisen
⊓ Eisen
Fenstereisen u. s. w.
Für die **Normalprofile** nach dem deutschen Normalprofilbuch werden die Walzen allmälig, auf Wunsch und nach Vereinbarung auch sofort, eingeschnitten.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 11 · 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. Februar 1885.

Ueber kombinirte Rundreisebillete.

Die geschäftsführende Direktion des Vereins hatte in Erwägung der Thatsache, dass die neue Ausgabeperiode kombinirter Rundreisebillete bereits am 1. Mai d. J. beginnen wird, unmittelbar nach Ablauf der ersten Periode der Verausgabung dieser Billete die erforderlichen Einleitungen zu einer allgemeinen Revision der „Ausführungsvorschriften über die Ausgabe kombinirter Rundreisebillete“ getroffen. Die Beschleunigung der Angelegenheit erschien um so erwünschter, als es im allseitigen Interesse lag, dass durch alsbaldige Herbeiführung der Entscheidungen der zuständigen Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs auch die Vereinsverwaltungen in den Stand gesetzt würden, die erforderlichen Massnahmen rechtzeitig treffen zu können und die saubere Ausführung der Zeichnung einer in Aussicht genommenen Uebersichtskarte in grösserem Massstabe mehrere Monate erforderte.

Die Verwaltungen wurden deshalb (unter Mittheilung der bereits früher — wenn auch nur vereinzelt — eingegangenen Anträge) durch Rundschreiben vom 10. Oktober 1884 um Bezeichnung derjenigen Aenderungen bezw. Ergänzungen der „Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe kombinirter Rundreisebillete“ ersucht, welche sie nach den gemachten Wahrnehmungen für erwünscht oder nothwendig halten würden.

Dieser Aufforderung ist in reichem Masse entsprochen worden. Die eingegangenen Wünsche und Anträge wurden nunmehr in übersichtlicher Weise zusammengestellt und der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehr überwiesen, welche die Verhandlungen in der am 18/20. Dezember 1884 in München abgehaltenen Konferenz ausschliesslich den „Ausführungsvorschriften etc.“ widmete.

Wir sind in der Lage über das Resultat der Verhandlungen folgendes mitzutheilen.

Zu Ziffer 1 der „Ausführungsvorschriften“.

1. Von der Sächsisch-Böhmischen Dampfschifffahrts-Gesellschaft und der I. K. K. pr. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft (und zwar von letzterer namentlich bezüglich der Strecken Passau-Linz und Linz-Wien) war angeregt worden, Dampfschiffsstrecken in den Rundreiseverkehr generell einzubeziehen, die in Bezug auf die Zulassung derselben z. Zt. bestehenden Beschränkungen also aufzuheben.

Wenngleich diese Anregung nicht von einer Vereinsverwaltung ausgegangen, so glaubte die geschäftsführende Direktion gleichwohl der Kommission Gelegenheit geben zu sollen, die angeregte Frage erneuter Prüfung zu unterziehen.

Veranlasst durch das vorbezeichnete Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion war die obige Frage auch von einigen Vereinsverwaltungen aufgenommen worden. Eine Verwaltung befürwortete die Einbeziehung von Dampfschiffsstrecken (Elb- und Rheintouren) mit Rücksicht auf die vielen Nachfragen seitens des Publikums; eine zweite Verwaltung, welche betonte, dass in der verflossenen Saison besonders bezüglich der Rheindampfer ein dahin gehendes Bedürfniss ganz entschieden hervorgetreten sei, empfahl, auch die Dampfschiffsverbindungen von Norden nach Norderney, von Emden und Leer nach Borkum, von Tondern und Husum nach Sylt und Wyk, sowie ferner die Dampfschiffsverbindungen mit den Ostseebädern einzubeziehen und mit den betreffenden Rhedereien dieserhalb in Verbindung zu treten. Dagegen glaubte eine dritte Verwaltung sich gegen die unbeschränkte Einbeziehung von Dampfschiffsstrecken in den Rundreiseverkehr aussprechen zu sollen, weil die Betheiligung von Privat-Dampfschifffahrts-Gesellschaften in vielen Fällen zu scharfer Konkurrenz gegen die Eisenbahnen Veranlassung geben könne; es empfehle sich deshalb zu bestimmen, dass die Dampfschiffsstrecken einer Privatgesellschaft nur mit Genehmigung sämmtlicher, oder wenigstens der betheiligten Verwaltungen in den Rundreiseverkehr einbezogen werden können.

Vorzuziehen sei allerdings, sämmtliche Privat-Dampfschifffahrts-Gesellschaften von dem Rundreiseverkehre im Vereinsgebiete grundsätzlich auszuschliessen.

Es bestand im Schoosse der Kommission allseitiges Einverständniss darüber, dass die generelle Einbeziehung von Dampfschiffsstrecken den grundlegenden Festsetzungen im Eingange der „Bestimmungen über die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete“ widerstreiten würde und dass deshalb, bevor auf diese Anträge eingegangen werden könne, die zuvorige Abänderung jener Bestimmungen erfolgen müsse.

Uebrigens vermochte die Kommission auch in materieller Hinsicht den Antrag nicht zu befürworten, weil nach ihrer Ansicht die generelle Einbeziehung von Dampfschiffsstrecken zu einer einschneidenden und die berechtigten Interessen der Eisenbahnverwaltungen schädigenden Konkurrenz führen würde. Dagegen glaubte sie eine Berücksichtigung der geltend gemachten Wünsche in der Weise empfehlen zu dürfen, dass die Eisenbahnverwaltungen sich bezüglich der in Betracht kommenden Konkurrenzstrecken mit den betreffenden Dampfschiff-Gesellschaften über die Erstellung von Koupons einigen, welche fakultativ für Eisenbahnstrecken und für die konkurrirenden Dampfschiffsstrecken gelten. Derartige Koupons würden indessen nur von den Eisenbahnverwaltungen auszugeben sein, auch würde die ganze Reise auf den betreffenden Kouponstrecken entweder nur per Eisenbahn oder nur per Dampfschiff zurückgelegt werden dürfen.

Eine Ordnung der Angelegenheit in diesem Sinne hielt die Kommission als innerhalb ihrer Kompetenz liegend und eine Beschlussnahme der Generalversammlung hierüber nicht für erforderlich.

Die Kommission glaubte ferner konstatiren zu müssen, dass die Eisenbahnen auch durch Kommissionsbeschluss (nach Analogie der Bestimmungen unter Ziffer 1 der „Ausführungsvorschriften") nicht gezwungen werden können, einen fakultativ für Eisenbahn- und für Dampfschiffsstrecken geltenden Koupon aufzulegen.

Insoweit die ausgesprochenen Wünsche auf die Einbeziehung solcher Dampfschiffsstrecken sich beziehen, welche durch Eisenbahnstrecken nicht konkurrenzirt werden, glaubte die Kommission abwarten zu sollen, ob formelle Anträge (um solche handelte es sich hier nicht) werden gestellt werden, die alsdann der Beschlussnahme der Generalversammlung zu unterstellen sein würden.

2. Einem Antrage auf Einbeziehung von Gebirgstouren in der Weise, dass für die Strecke zwischen den betreffenden Stationen Verbindungskoupons nicht eingeschaltet zu werden brauchen, glaubte die Kommission weitere Folge nicht geben zu sollen, da einerseits bedeutende Ausführungsschwierigkeiten entgegenstehen und andererseits das Eingehen auf diese Anregung nach allseitiger Ueberzeugung sich als eine Verletzung der durch Generalversammlungs-Beschluss abzuändernden Bestimmung darstellen würde, wonach die Reise eine ununterbrochene Rundtour bilden soll.

Zu Ziffer 3.

3. Von einer Verwaltung, welche die Verwendung eines Blankokoupons für zusammengelegte Strecken verschiedener Verwaltungen wegen der dadurch hervorgerufenen Verrechnungs- und Kontrollschwierigkeiten für unzulässig hält, wurde beantragt, dem ersten Satze in dem zweiten Absatze der Ziffer 3 anzuschliessen:

„Für zusammengelegte Strecken müssen feste Koupons aufgelegt werden."

Der Antrag hat durch den Beschluss zu lfd. No. 5 Erledigung gefunden.

4. Die Aufbewahrung und Evidenzhaltung der Blankokoupons sowie die vielen Korrespondenzen, welche die Bestellung und Versendung dieser Koupons nach dem jetzigen Systeme nöthig macht, nimmt die Arbeitszeit der Ausgabestellen zur Zeit sehr stark in Anspruch. Zur Abstellung dieser Missstände ist deshalb vorgeschlagen worden, in der Folge zum Zwecke der Ausfertigung von Blankokoupons jede Ausgabestelle nur noch mit Blankokoupons der eigenen Verwaltung zu dotiren, welche gleich den festen Koupons für jede Ausgabestelle und Klasse von No. 1 an in fortlaufender Zahlenreihe zu nummeriren und für sämmtliche an dem Rundreiseverkehre betheiligten Verwaltungen zu verwenden wären; hierbei wäre stets für jedes Bahngebiet ein besonderer Koupon auszufertigen.

Die Kommission verkennt zwar die Vortheile des vorgeschlagenen Verfahrens nicht, sie glaubte jedoch im Hinblick auf die einer wirksamen Kontrolle sich entgegenstellenden, sehr erheblichen Schwierigkeiten, für zweckmässiger halten zu müssen, es bei den bisherigen Bestimmungen, bei deren Schaffung zudem die angeregte Frage nicht unerwogen geblieben sei, zu belassen.

Auch von der Beschlussnahme über einen im Laufe der Diskussion gestellten Antrag, Bestimmung dahin zu treffen, dass für die erste Wagenklasse, wegen der geringfügigen Benutzung der aufliegenden Koupons dieser Klasse, künftig nur Blankokoupons auszufertigen sind, glaubte die Kommission in der Erwägung absehen zu sollen, dass die Angelegenheit sich von selbst regeln werde, indem die ausgebenden Verwaltungen nach Verbrauch der vorhandenen Bestände feste Koupons erster Klasse nicht mehr requiriren, sondern bezüglich dieser Klasse zu dem Blankosystem übergehen werden.

5. Von einer Verwaltung wurde darauf aufmerksam gemacht, dass, abgesehen von anderen Komplikationen, sich bei ausgedehnter Anwendung des Blankosystems, wie es jetzt besteht, der Rechnungskontrolle nicht unerhebliche Schwierigkeiten selbst dann entgegenstellten, wenn seitens der Ausgabestellen in allen Fällen korrekt verfahren werde. Nach vorliegenden Erfahrungen würden aber häufig, sei es versehentlich oder aus Mangel an geographischer Kenntniss, in einem Blankokoupon Strecken verschiedener Verwaltungen vereinigt. Auch besässen einzelne Verwaltungen Blankokoupons ohne Firmabezeichnung, es werde in solchen Fällen also der Name der Bahn mit Dinte eingetragen, wodurch der Eigenthumsbahn jede Kontrolle entzogen werde, da es sehr leicht vorkommen könne, dass ein Koupon nicht abgenommen werde. Zur Abstellung dieser Missstände wurde beantragt, Bestimmung dahin zu treffen, dass die die Koupons liefernden Verwaltungen für solche Strecken, für welche während einer Ausgabesaison von allen Ausgabestellen zusammen mindestens 100 Koupons verausgabt werden, nur feste Coupons abzugeben berechtigt sein müssten, ferner, dass alle Verwaltungen, von denen nicht mehr als 10 Kouponstrecken angemeldet werden, gleichfalls nur feste Koupons aufzulegen verpflichtet seien. —

Die Kommission hielt ein weiteres Eingehen auf diese Anregung nicht für angezeigt, da die vorzugsweise Verwendung von festen Koupons nach ihrer Ansicht den Verwaltungen nicht besonders empfohlen zu werden braucht, weil Billete unter Verwendung fester Koupons sich leichter kombiniren lassen. Im Uebrigen sei auf die Bestimmung unter Ziffer 3 der Ausführungsvorschriften zu verweisen, in denen jede Verwaltung eine Handhabe besitze, die Verwendung von Blankokoupons für besonders häufig befahrene Strecken zu verhindern.

Die Verwendung von Blankokoupons ohne Firmabezeichnung erachtete die Kommission dagegen als durchaus unzulässig.

Zu Ziffer 4.

6. Nach der Bestimmung in Absatz 4 der Ziffer 5 soll der Bedarf an Streckenkoupons bis zum 1. April den Vereinsverwaltungen angegeben werden; es erscheint deshalb der in Absatz 1 der Ziffer 4 behufs Uebersendung des Generalverzeichnisses festgesetzte Termin (der 15. März) zu spät bemessen und angezeigt, den 1. März hierfür festzusetzen.

Eine Vorrückung des betreffenden Termins erschien auch der Kommission erwünscht, indessen lässt sich z. Z. noch nicht übersehen, ob eine frühere Herstellung des Generalverzeichnisses ausführbar ist.

Zu Ziffer 5.

7. Es wurde darauf aufmerksam gemacht, dass von mehreren Verwaltungen sehr viel schlechteres als das von der geschäftsführenden Direktion als Muster mitgetheilte Papier zu den Koupons verwendet worden sei. Diese schlechte Beschaffenheit des Papiers bringe — wie die betr. Verwaltung bemerkte — neben anderen Nachtheilen auch den Uebelstand mit sich, dass den Fahrbeamten die Auslösung der Koupons, welche in Folge der Durchlochung mit dem Durchschlagstempel fest aneinander haften, erschwert werde. Bei der grossen Zahl von kombinirbaren Billeten, welche in der Reisezeit benutzt würden, sei diese Erschwerung nicht ohne Belang. Es wurde deshalb beantragt, dass die Verwendung schlechteren und dünneren als des Musterpapiers ausdrücklich untersagt werden möge.

Die Kommission hielt zwar diese Frage durch die Bestimmungen in Ziffer 5 der Ausführungsvorschriften für erledigt, richtete jedoch an die Vereinsverwaltungen nochmals die dringende Empfehlung, die Koupons in jeder Beziehung den mitgetheilten Mustern (zu welchen nur völlig holzfreies Papier verwendet worden) entsprechend herstellen lassen zu wollen.

8. Die Gummirung der in die Blocks einzulegenden Koupons wurde von einer Verwaltung nicht für zweckmässig gehalten, die letztere empfahl vielmehr, die Koupons lose in die Blockumschläge einzulegen, wodurch das zeitraubende Abreissen bei Zusammenstellung kombinirter Billete vermieden werde.

Von anderen Seiten wurde dagegen die Ansicht vertreten, dass die Gummirung von Wichtigkeit sei, damit bei der Verwendung der Koupons Anstände in Bezug auf die Reihenfolge derselben vermieden würden. Auch wurde bestritten, dass das Abreissen der gummirten Koupons zeitraubend sei. Die Koupons lose in die Umschläge hineinzulegen, empfehle sich nicht, da schon bei der ersten Versendung derselben ein Durcheinanderwerfen möglich sei. Es erscheine ferner praktisch, dass, wie dies von einzelnen Verwaltungen bisher bereits geschehen, bei der Versendung der Blocks noch Gummibändchen um dieselben gelegt werden, um das Herausfallen der Koupons zu verhindern.

Eine Verwaltung wünschte, dass die Gummirung durch besondere Bestimmung ausdrücklich vorgeschrieben werde.

Die Koupons gänzlich lose, ohne Anwendung weiterer, das Herausfallen verhindernden Schutzvorrichtungen, in die Umschläge einzulegen, hielt die Kommission für unzulässig, dagegen für gestattet, wenn als Ersatz für die Gummirung um die Blocks ein Gummibändchen gelegt wird, um das Herausfallen der lose in die Umschläge gelegten Koupons zu verhindern.

Zur Anwendung des einen oder des anderen Verfahrens sollen aber alle Verwaltungen verpflichtet sein.

9. Bestellungen resp. Ueberweisungen von Streckenkoupons nicht durch die Direktionen, sondern allgemein seitens der betreffenden nachgeordneten Dienststellen (Verkehrskontrollen etc.). (Siehe unter lfd. No. 11.)

10. Von einer anderen Verwaltung wurde beantragt, am Schlusse der Ziffer 5 zuzusetzen:

„Die Bestellungen haben mittelst besonderer Bedarfsliste, aus welcher
a) Seriennummer,
b) Kouponsstrecke und
c) Stückzahl der für die einzelnen Wagenklassen erforderlichen Vorrathshefte

ersichtlich ist, bei den im beiliegenden Adressenverzeichnisse aufgeführten Dienststellen zu erfolgen.

Der bestellten Billetlieferung ist ein Lieferschein, aus welchem gleichfalls die für die Bedarfsliste vorgeschriebenen Angaben und weiter Anfangs- und Schlussnummer der gelieferten Koupons in jeder Klasse entnommen werden können, in doppelter Ausfertigung beizugeben.

Ein Exemplar desselben ist alsbald nach Eingang, mit Empfangsbestätigung der empfangenden Stelle versehen, an die absendende Stelle zurückzuschicken.“ (Siehe unter lfd. No. 11.)

11. Von dritter Seite wurde ferner der Vorschlag gemacht, folgende Bestimmung zuzusetzen:

„Die Bestellung der Koupons hat durch die und bei den mit der Billetverwaltung beauftragten Dienststellen der betreffenden Verwaltungen zu geschehen.

In den doppelt auszufertigenden Bedarfslisten sind Serie, Strecke, Klasse und Stückzahl der Koupons von der bestellenden Behörde einzutragen; die Nummern sind von der abgebenden Dienststelle einzusetzen. Von beiden Ausfertigungen, welche der Kouponssendung beizugeben sind, sendet die Empfangsstelle das eine Exemplar, nach Richtigbefund der Sendung mit Bescheinigung versehen, an die Abgabestelle, wogegen das andere Exemplar, mit dem Ueberweisungsvermerk der Abgabestelle versehen als Belag für das Bestellregister der Verlangstelle bei dieser zurückbleibt.“

(Anmerkung: Die Streckenangabe ist wünschenswerth, weil die Serienziffern oft undeutlich oder gar verschrieben sind.)

In Erledigung des unter lfd. No. 11 gestellten Antrages beschloss die Kommission, in der unter lfd. No. 11 vorgeschlagenen Bestimmung, und zwar im ersten Absatze derselben, vor „Dienststellen“ einzuschalten: „aus dem anliegenden Adressenverzeichnisse zu ersehenden“, das Wort: „Behörde“ im zweiten Absatze in „Dienststelle“ abzuändern und mit diesen Modifikationen dies Bestimmung anzunehmen.

Hierdurch finden auch die laufenden Nummern 9 und 10 Erledigung. (Fortsetzung folgt.)

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Statistik der Mortalitäts- und Invaliditäts-Verhältnisse bei dem Beamtenpersonal der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen pro 1883.

Den soeben von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen herausgegebenen „Nachtrag pro 1883 zu der Statistik der Mortalitäts- und Invaliditäts-Verhältnisse bei dem Beamtenpersonal der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“*) entnehmen wir die nachstehenden Notizen.

Es waren zu Beginn des Jahres 1883 im Dienst 179 724 Personen, von welchen 2 047 Personen wegen Invalidität in den Ruhestand versetzt wurden.

Von letzteren kommen auf das

Zugförderungs-Personal	240	oder	11,72 pCt.
Zugbegleitungs-Personal	263	„	12,85 „
Bahnbewachungs-Personal	650	„	31,75 „
Stations- und Expeditions-Personal .	673	„	32,88 „
sonstige Personal	221	„	10,80 „

Ohne Pension sind 36 Invaliden aus dem Dienste geschieden, wogegen 137 Beamte ohne Invalidität mit einer Pension bedacht sind.

Die Invaliditäts- und Todes-Ursachen sind aus der nachfolgenden Tabelle ersichtlich.

Beamten-Kategorien		I. Allgemeine und Blutkrankheiten	II. Krankheiten des Nervensystems	III. Krankheiten der Augen und Ohren	IV. Krankheiten der Athmungsorgane	V. Krankheiten der Cirkulationsorgane	VI. Krankheiten des Verdauungsapparates	VII. Krankheiten der Harn- u. Geschlechtsorgane	VIII. Krankheiten der äusseren Bedeckungen	IX. Krankheiten der Bewegungsorgane	X. Verletzungen a) im Dienst	X. Verletzungen b) ausser Dienst	XI. Selbstmord	XII. Altersschwäche	XIII. Unbestimmt	Zusammen
I. Invaliditäts-Ursachen.																
A. Zugförderungs-Personal	1883	80	40	38	30	4	13	2	1	7	15	13	—	—	3	246
	1882	40	34	22	18	4	5	2	1	6	19	—	—	8	23	182
B. Zugbegleitungs-Personal	1883	66	47	17	35	21	8	1	1	6	42	17	—	—	5	266
	1882	39	32	25	41	1	13	3	—	7	55	3	—	15	17	251
C. Bahnbewachungs-Personal	1883	295	38	80	107	26	57	6	1	17	4	6	—	—	27	664
	1882	96	69	56	66	15	43	4	3	9	9	5	—	113	106	594
D. Stations- und Expeditions-Personal	1883	247	112	64	93	32	42	7	2	30	16	17	—	—	21	683
	1882	98	83	73	82	18	35	2	—	13	19	10	—	79	60	572
E. Sonstiges Personal	1883	107	29	27	21	16	7	4	—	5	2	1	—	—	7	226
	1882	13	37	15	20	9	10	6	—	—	—	3	—	18	59	190
Zusammen	1883	795	266	226	286	99	127	20	5	65	79	54	—	—	63	2083
	1882	286	255	191	227	47	106	17	4	35	102	21	—	233	265	1789
II. Todes-Ursachen.																
A. Zugförderungs-Personal	1883	7	16	—	68	13	15	1	—	3	3	11	4	—	8	149
	1882	28	9	—	46	11	21	—	—	—	8	3	—	—	25	151
B. Zugbegleitungs-Personal	1883	37	30	—	118	22	24	10	1	2	16	47	5	—	7	319
	1882	33	26	—	94	19	20	16	1	4	46	8	1	1	38	307
C. Bahnbewachungs-Personal	1883	69	27	—	177	25	74	4	2	4	10	52	14	—	18	476
	1882	51	35	—	158	13	58	9	—	1	40	19	4	7	38	433
D. Stations- und Expeditions-Personal	1883	78	67	—	306	42	85	11	—	3	4	78	16	—	38	728
	1882	58	66	2	286	46	68	28	—	4	43	10	29	4	28	672
E. Sonstiges Personal	1883	54	51	—	174	35	44	10	—	—	2	9	13	—	8	400
	1882	48	27	—	146	34	30	19	—	1	2	2	5	3	83	400
Zusammen	1883	245	191	—	843	137	242	36	3	12	35	197	52	—	79	2072
	1882	218	163	2	730	123	197	72	1	10	139	42	39	15	212	1963

Ausser dem vorstehend aufgeführten 2 072 Todesfällen starben im Jahre 1883 788 Pensionäre. Die Red.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XXXIX.

Am 12. Januar 1885 hielt der Verwaltungsrath der Brooklyn-Bridge eine Versammlung ab. Es wurde beschlossen, vom 1. März beginnend nur 3 Cts. für Benutzung der Seilbahn-Waggons einzuheben; jetzt zahlt man 5 Cts. Bezüglich des Tages, an welchem auch ein niedrigerer Tarif für Fussgänger eingeführt werden soll, kam es zur Debatte, doch einigte man sich endlich, vom 1. Februar a. c. ab Packete mit 100 Billets für 25 Cts. (eine andere Lesart lautet für 20 Cts.) zu verkaufen. Statt für einen Cent nur einmal über die Brücke zu gehen, kann man dieses Vergnügen in Zukunft 4 oder 5 Mal für denselben Betrag geniessen. Man geht fast eine gute halbe Stunde hinüber und ich bezweifle, dass der Fussgängerverkehr 4 resp. 5 Mal grösser werden wird.

Die Brückenverwaltung glaubt, sie könne den Waggon-

*) Exemplare des Werkes können zum Preise von 1 *M.* durch die Verlagsbuchhandlung von Puttkammer & Mühlbrecht hier W., Unter den Linden 64 bezogen werden.

verkehr bei 3 Cts. Fahrgeld nicht bewältigen, da Herrn Ottendorfer's Prozess wegen des Terminus bei City Hall die Verlängerung der Verschiebgleise hindere; statt Züge von 3 oder 4 Waggons laufen zu lassen, müsste man jetzt solche von nur 2 Waggons absenden. Das geschieht allerdings, doch wäre es ein Leichtes, die ganze Halle zum Verschieben zu benutzen, man brauchte nur den Aufgang für Fussgänger abzudecken und, wie in Brooklyn, Schutzdächer ausserhalb der Halle zu errichten. Es fehlt aber der gute Wille, man ist darauf erpicht, das Staatszeitungs-Gebäude zu „verbauen".

Mit gutem Willen könnte auch die Verbindung zwischen Hochbahn und Brücke derart hergestellt werden, dass nach Westen zu gar keine Ausladung nothwendig würde. Fahren doch die Züge der Hochbahn um Kurven, z. B. 6. Avenue, 53. Strasse, dann auf derselben Bahn Newchurch Street, Park Place, dass die inneren Seiten der langen Waggons kaum mehr eine Sehne des Bogens, nein, fast den Durchmesser eines Kreises bilden! Die Waggons berühren an diesen Punkten beinahe die Ecken der Häuser, das Centrum der Kurve liegt nicht weit von der Hausecke im Gebäude. Was dort möglich ist, wird auch bei City Hall Station möglich sein.

Ebenfalls am 12. Januar a. c. brachte man von der Eisenbahnstation Albertson auf Long Island (die Station muss ganz neu oder bisher unwichtig gewesen sein, sie ist in meinem „Guide" nicht verzeichnet) Farmerwagen nebst den Zugpferden nach Brooklyn. Es wurden 22 Wagen sammt Gespannen und Leuten befördert; die Fahrzeit von Albertson nach Brooklyn betrug 1 Stunde 30 Minuten. Für die Farmer war ein Personenwaggon beigestellt worden. Hin und zurück kostet die Beförderung 4 D. Derartige Züge sollen in Zukunft regelmässig von Albertson Freitags 9½ Uhr V., Montags 3 Uhr N. abgelassen werden.

Von Menlo Park bis Jersey City braucht der langsamste Personenzug, welcher etwa 12 Mal anhält, fast genau 1 Stunde und es kostet ein Exkursionticket 1 D.; für die mindestens 50 pCt. längere Strecke Albertson-Brooklyn ist demnach obiger Tarif sehr niedrig bemessen.

Während des vorigen Jahres sind von Newyork 1 120 Dampfer nach Europa abgegangen, welche 42 961 799 Bushel Getreide geladen hatten; kein einziges dieser Dampfschiffe fuhr unter Amerikanischer Flagge. Von den 101 Segelschiffen, welche 2 431 988 Bushel Getreide nach Europa brachten, führten nur 2 die „stars und stripes". Der „Herald", welchem ich diese Notizen entnehme, ist sehr aufgebracht darüber. Die Seeschifffahrt liegt hier arg darnieder und eine ordentliche Kriegsflotte existirt eigentlich gar nicht.

Einige grosse Fallimente fanden wieder statt, und besonders jenes der Pittsburger Eisenfirma Oliver Brothers & Philipps mit 4—6 Millionen Dollars Passiva hat niederschmetternd gewirkt. Ein Pittsburger Fabrikant, Calvin Wells, soll, der „Staatszeitung" zufolge, geäussert haben, dass der Eisenhandel so weit herunter gekommen sei, wie nur immer möglich. Sogar die alten Eisenbahngesellschaften scheuten sich, Ausgaben für neue Schienen zu machen, um alte, schlechte zu ersetzen. Das einzige, was dem Eisenhandel wieder auf die Beine helfen könnte, wäre seiner Ansicht nach eine bedeutende Zunahme der Getreideausfuhr. Dann würden wenigstens die Bahngesellschaften gezwungen, ihre Bahnen in besseren Stand setzen zu lassen und dadurch würde der Eisenfabrikation ein neuer Aufschwung gegeben.

Aus Deutschland kam in der Nacht vom 16. bis 17. Januar 1885 per Kabel der neue Zolltarif-Entwurf hier an: 3 ℳ für 100 kg Weizen statt 1 ℳ and so on; das ist ein gewaltiger Schlag für die Vereinigten Staaten und da ein Bushel alten, harten Weizens gegen 62 Pfund wiegt (frischen taxirt man in Californien auf 50 Pfund), so beträgt der Zoll für ein Bushel allein gegen 22 Cts. Bereits früher (XXXV.) berichtete ich, dass die Farmer in Kansas sogar mit 18 Cts. verkaufen!

Es ist kaum anzunehmen, dass die Vereinigten Staaten je wieder zu einem solchen Reichthum kommen werden, wie früher, weil die Edelmetalle nicht mehr billig ausgebracht, die Landesprodukte nicht mehr theuer verkauft werden können. Die Werthpapiere sind erstaunlich gesunken; desgleichen wird auch der Bodenwerth ungemein sinken, wenn die Einwanderung abnimmt.

In Oregon wollte eine Regierungskommission eine neue Eisenbahnstrecke inspiziren; die Abgeordneten geriethen jedoch mit ihrem Salonwagen in eine Schneewehe, 47 Englische Meilen von Portland entfernt. Es schneite, mit Ausnahme eines Tages, unaufhörlich vom 13. Dezember 1884 bis 2. Januar 1885; am 3. Januar wurde die Kommission endlich von einem Schneepfluge, hinter welchem 5 Lokomotiven aus St. Helena, Montana, Northern Pacific Railroad, schoben, erreicht. Darauf begann es zu regnen. Es mussten an vielen Stellen Pulversprengungen vorgenommen werden, um die Schienen für den Schneepflug vom Eise zu befreien.

Die Pennsylvaniabahn ist nunmehr aktiv im „Eisenbahnkriege" aufgetreten. Seit dem 17. Januar cr. verkauft sie ein Billet III. Klasse (also ein Emigrantenbillet) von Newyork nach Chicago für Einen Dollar!!! Desgleichen wurden auch alle anderen direkten Emigrantenbillets nach Orten östlich von Chicago, St. Louis, Cincinnati, Illinois State Line, nördlich vom Ohio River auf 1 D. herabgesetzt.

	Alter Preis	Jetzt
Von Newyork nach San Francisco, Emigrantenb.	56 D.	38 D.
„ „ „ Neworleans „	45 „	13½ „
„ „ „ Chicago „	13 „	1 „

Die Dampfergesellschaften setzten ihre Tarife auch herab; so der Norddeutsche Lloyd, die Red Star Line (Antwerpen), die Hamburger American Line (wohl die Paquet D. S. G.) auf 10 D. im Zwischendeck; die Hamburger Carr Line auf 9 D. Thatsächlich befördert man daher jetzt einen armen Auswanderer für 10 D. von Hamburg bis Chicago, aber zurück nicht zu demselben Preise!

Das scheint mir der Anfang einer Agitation gegen unsere Kolonien zu sein. Deutschland, welchem doch die Englishmen und Yankees entsprossen sind, wird wissen, was es zu thun hat.

Mecklenburgische Südbahn.

Die jetzt dem Betriebe übergebene Mecklenburgische Südbahn hat eine Länge von 116,1 km und ist als Bahn untergeordneter Bedeutung gebaut. Sie schliesst in Parchim an die Ludwigslust-Parchimer Bahn mit gemeinschaftlichem Bahnhofe an, überschreitet unmittelbar an demselben die schiffbare Elde mit einer Brücke von 22 m Weite, wovon 7 m + 4 m zu Drehöffnungen eingerichtet sind. Dann geht sie über die Haltestelle Rom, Station Lübz und Passow nach Karow, wo sie die Güstrow-Plauer Bahn im Niveau auf dem Bahnhofe kreuzt. Es folgen nun Haltestelle Altschwerin, Station Malchow, Haltestellen Nossentin und Jabel (Drehbrücke von 6 m über den Kanal).

In Waren hat die Südbahn einen gemeinschaftlichen Bahnhof mit der Neustrelitz-Warnemünder Bahn — den Bahnhof der Friedrich Franzbahn Malchin-Waren mit einzubeziehen, war leider nicht möglich zu erreichen.

Längs des Hafens und des Müritzsees zieht sich die Bahn über Plasten, Marin nach der Station Penzlin und Haltestelle Wulkenzin, überschreitet die Tollense mit einer 15 m weiten Brücke, und endet in Neubrandenburg mit einem besonderen Bahnhofe, unmittelbar neben dem der Friedrich Franz- und Nordbahn — auch hier war eine Einigung über einen gemeinschaftlichen Bahnhof nicht zu erzielen — dagegen wird die Neubrandenburg-Friedländer Bahn mittelst Ueberführungen über die Friedrich Franz- und Nordbahn in den Bahnhof der Südbahn eingeführt werden, wodurch der Betriebspächter Bachstein eine zusammenhängende Linie von Ludwigslust bis Friedland erhält.

Es waren manche Schwierigkeiten zu überwinden, namentlich bei Waren (sehr erhebliche Schüttungen an den Herrensee, in die Müritz, Hafenbollwerke, Beseitigen der Gasanstalt und einer Anzahl Häuser) und bei Neubrandenburg, wo trotz eines Gefälles von 1/70 auf ca. 3½ km Länge doch noch eine Erdmasse im steinigen Lehm von über 200 000 Rbg (?) zu beseitigen war.

Andere Schwierigkeiten verursachten die 4 Anschlüsse und Kreuzungen — lange Verhandlungen mussten gepflogen werden, bevor dies alles regulirt war. Dass der Fortschritt des Baues hierdurch leiden musste, ist selbstverständlich; am meisten war dies wohl bei Karow der Fall, wo die Verwaltung die Abfuhr der Oberbaumaterialien vom Abschluss des Betriebsvertrags abhängig machte; zuvorkommend zeigte sich die Direktion der Friedrich Franzbahn.

Der Oberbau kann auf Erforderniss auch Hauptbahnmaschinen tragen; die Stationen genügen ebenso erforderlichen Falls grössern Ansprüchen. Die Bahn ist von einer besondern Gesellschaft gebaut, wird aber auf die Dauer von 15, resp. 25 Jahren von H. Bachstein-Berlin betrieben; es ist im Werke, die 3 Gesellschaften Südbahn, Parchim-Ludwigslust und Neubrandenburg-Friedland (Pächter auch H. Bachstein) zu fusioniren.

Die Ausarbeitung des Projekts und die Bauleitung war dem Baurath Wollheim de Fonseca-Neumünster übertragen; die Ausführung in Generalentreprise hatte die Firma Schmidt und Bichel (Bichel-Kiel). W.

Brennmaterialien-Frequenz der Stadt Berlin im Jahre 1884.

No.	Benennung der Eisenbahnen etc.	Steinkohlen, Kokes und Briquettes: Englische	Westfälische	Sächsische	Oberschles.	Niederschles.	in Summa	Braunkohlen etc.: Böhmische	Preussische	in Summa
		in Tonnen								
	I. Empfang.									
1	Berliner Ringbahnstationen	18	24 784	1 405	131 997	41 824	200 028	11 344	12 763	24 107
2	Königl. Niederschles.-Märkische Eisenb.	—	8 110	—	280 126	51 720	339 956	—	2 379	2 379
3	" Ostbahn	—	2 515	11	16 856	10	19 392	—	5 533	5 533
4	" Berlin-Görlitzer Eisenbahn	—	110	500	99 487	8 590	108 687	24 123	98 728	122 851
5	" " -Anhalter Eisenbahn	—	809	5 560	48 524	2 621	57 595	2 970	144 797	147 767
6	" " -Blankenheimer Eisenb.	—	70	60	9 446	512	10 088	470	8 005	8 475
7	" " -Dresdener Eisenbahn	—	1 320	4 001	28 855	456	34 632	154 728	18 800	173 528
8	" " -Potsdamer Eisenbahn	—	24 502	—	9 601	31	34 134	—	684	684
9	" " -Lehrter Eisenbahn	—	23 718	—	11 028	412	35 158	—	776	776
10	" " -Hamburger Eisenbahn	—	—	—	75 746	28 726	104 472	—	921	921
11	" " -Stettiner Eisenbahn	366	9 562	—	35 651	12 032	57 611	10	1 741	1 751
12	" " -Nordbahn	—	1 270	—	52 589	6 736	60 595	—	1 721	1 721
13	Wasserstrassen	136 628	5 490	—	40 939	—	183 057	7 402	15 932	23 334
	Summe des Empfanges	137 012	102 341	11 537	840 845	153 670	1 245 405	201 047	312 780	513 827
	Hiervon ab: die den nicht im Weichbilde von Berlin liegenden Ringbahnstationen zugeführten Quantitäten	18	18 724	522	32 453	16 339	68 056	7 855	6 277	14 132
	Bleibt Summe des Empfanges	136 994	83 617	11 015	808 392	137 331	1 177 349	191 832	307 863	499 695
	II. Versand.									
1	Königl. Niederschles.-Märkische Eisenb.	10	290	10	414	31	755	2 409	800	3 209
2	" Ostbahn	10	1 262	240	2 019	8	3 539	1 531	720	2 251
3	" Berlin-Görlitzer Eisenbahn	—	60	10	91	138	299	11	114	125
4	" " -Anhalter Eisenbahn	—	82	—	836	60	978	—	10	10
5	" " -Blankenheimer Eisenb.	30	—	10	10 019	513	10 572	325	360	685
6	" " -Dresdener Eisenbahn	10	50	—	366	22	448	—	—	—
7	" " -Potsdamer Eisenbahn	—	108	390	3 226	21	3 745	9 571	120	9 691
8	" " -Lehrter Eisenbahn	—	10	290	7 983	191	8 474	3 906	70	3 976
9	" " -Hamburger Eisenbahn	—	60	40	20 976	216	21 292	3 920	1 590	5 510
10	" " -Stettiner Eisenbahn	—	5 690	440	20	—	6 150	13 731	1 956	15 687
11	" " -Nordbahn	132	840	240	10 712	3 342	15 266	3 769	7 232	11 001
12	Wasserstrassen	23 018	540	—	16 933	—	40 491	50	1 885	1 935
	Summe des Versandes	23 210	8 992	1 670	73 595	4 512	112 009	39 223	14 857	54 080
	Bleiben im Jahre 1884 in Berlin	113 784	74 625	9 345	734 797	132 789	1 065 340	152 609	293 006	445 615
	Im Jahre 1883 blieben in Berlin	91 966	76 449	11 486	709 603	132 704	1 022 208	155 695	252 735	408 730
	Mithin im Jahre 1884 gegen das Jahr 1883	+ 21 818	— 1 824	— 2 141	+ 25 194	+ 85	+ 43 132	— 3 386	+ 40 271	+ 36 885

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die im Betriebe der Generaldirektion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft stehende, am 27. resp. 31. Dezember v. J. für den Güter- bezw. Personenverkehr eröffnete, 7,53 km lange, normalspurige Gölniczthalbahn (Margitfalu-Gölniczbanya) als Vereinsbahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 515 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem neunten das Erhebungsjahr 1883 betreffenden Nachtrag zur Dienstunfähigkeits- etc. Statistik (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 525 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 2. d. Mts.).

No. 527 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu der Neuausgabe der grundsätzlichen Entscheidungen der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 534 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausfertigung der Zollpapiere für nach Russland bestimmte Sendungen (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 545 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Beschränkung in der Wiederverwendung mehrerer zum Transport von Getreide in loser Schüttung eingerichteten Wagen der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn (abgesandt am 3. d. M.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Nordbahnfrage im Abgeordnetenhause.

Gleich bei der ersten Lesung des Nordbahn-Uebereinkommens fanden heftige Angriffe gegen dasselbe statt. Auf die leidenschaftlichen und persönlichen Reden zweier Abgeordneten folgten die sachlich gehaltenen Einwendungen des früheren Justizministers Herbst. Handelsminister Freiherr von Pino, dessen Rede wir weiter unten reproduziren, hat im Ausschusse das Rechtsgutachten des Präsidenten des Obersten Gerichtshofes Ritter von Schmerling (ehemaliger Deutscher Reichsminister), worauf sich der letzterwähnte Motivenbericht stützt, vorgelegt, welchen wir wegen dessen Wichtigkeit (in nächster Nummer d. Red.) wiedergeben. Ein Artikel der „Nordd. Allg. Ztg.", welcher aufs wärmste für das Uebereinkommen eintritt, hat hier sehr angenehm berührt. Von einer Verstaatlichung der Nordbahn um jeden Preis soll eben nicht die Rede sein; insbesondere dann nicht, wenn dieser so hoch sein müsste, dass daraus eine Schädigung der allgemeinen Interessen resultiren würde. Die Expropriation der Nordbahn, welche von der genannten richterlichen Autorität Oesterreichs als der alleinige gerechte Modus der Ablösung hingestellt wird, würde eine solche Summe erfordern, deren Verzinsung bei den stark reduzirten Tarifsätzen der Staatsbahnen unmöglich aus dem Nordbahnbetriebe gedeckt werden könnte. Der neue Konzessionsvertrag gewährleistet aber dem Staate die Vortheile der Verstaatlichung ohne die Lasten des Betriebes und empfiehlt sich daher aus finanziellen und wirthschaftlichen Rücksichten. Diesen Erwägungen gab auch Handelsminister v. Pino wie folgt Ausdruck: „Es kann nicht meine Aufgabe sein, bei der ersten Lesung alle gegen die Vorlage gemachten Bemerkungen zu widerlegen, respektive auf dieselben einzugehen. Ich glaube, dass diese Angelegenheit ihre Erörterung von Seite der Regierung vorzugsweise bei den Ausschussverhandlungen erfahren muss, und dass der Ausschuss der Ort sein wird, wo die Regierung ihre Vorlage und ihre An-

sichten nach bestem Wissen und Gewissen zu rechtfertigen in der Lage sein wird. Ich will nur in kurzem bemerken, dass die Regierung trotz der Ausführungen, die gemacht worden sind, doch von der Ueberzeugung durchdrungen ist, dass die Art und Weise, wie sie an die Lösung der Nordbahnfrage gegangen ist, die vortheilhafteste ist. Durch dieses Uebereinkommen ist eine klare Rechtsbasis für die Zukunft geschaffen, es sind finanzielle Vortheile ganz bedeutender Natur errungen, und wenigstens nach Ansicht der Regierung ist auch den volkswirthschaftlichen Interessen Rechnung, und zwar hinreichend Rechnung getragen worden. Die Regierung ist bei dieser Vorlage durchaus nicht von den Prinzipien, die sie rücksichtlich der Verstaatlichung zu den ihren gemacht hat, abgegangen. Es ist auch diese Vorlage in gewisser Beziehung eine Verstaatlichungsvorlage, indem dadurch ein klares Rechtsverhältniss geschaffen worden ist, so dass in der Zukunft die Erwerbung, respektive Verstaatlichung der Nordbahn ohne den geringsten Anstand vor sich gehen wird. Nicht so klar steht es mit der Frage, was für Opfer dem Staate auferlegt werden müssten, wenn er jetzt die Erwerbung der Nordbahn in Angriff nehmen oder gar den andern Weg, welcher angerathen worden ist, betreten, das heisst ein Expropriations-Gesetz einbringen würde. Die Unsicherheit, welche darüber herrscht, was dann dem Staate in diesem Falle für Opfer auferlegt werden würden, hat die Regierung zu der Erkenntniss geführt, dass es besser sei, ein Uebereinkommen zu schliessen, durch welches eine feste Rechtsbasis geschaffen wird.

Die Regierung ist aber in Rücksicht auf die Verstaatlichung von ihren Prinzipien nicht abgewichen, indem sie die Nordbahn nicht verstaatlicht, wohl aber etwa die Prag-Duxer oder die Dux-Bodenbacher Bahn in staatlichen Betrieb nimmt und später verstaatlichen will. Das sind zwei ganz verschiedene Dinge. Es ist sehr leicht möglich und ich glaube, es liegt ja nahe, dass es in Oesterreich mehrere Bahnen giebt, und zwar für unsere wirthschaftlichen Interessen hochwichtige Bahnen, die eher verstaatlicht zu werden verdienen im volkswirthschaftlichen Interesse, als gerade die Nordbahn, und wenn daher die Regierung in der einen Richtung anders vorgegangen ist als bei der Nordbahn, so ist das zwar kein Beweis, dass sie irgendwie ihre Prinzipien verlassen hat, oder dass das, was sie bei der Nordbahn thut, gerade deswegen schlecht sei, weil sie es bei anderen Bahnen nicht thut.

Ich möchte noch bemerken, dass das Uebereinkommen nicht mit Hast gemacht worden ist; denn ich kann die Herren versichern, dass die Verhandlungen sehr mühevoll, unangenehm und sehr langwierig waren, und dass es einer gewissen Selbstverleugnung bedurft hat, diese Verhandlungen zu führen. Eine Hast ist dabei nicht geübt worden, und ich glaube, dass in dieser Beziehung der Regierung kein Vorwurf gemacht werden könne. Was die finanziellen Effekte betrifft, die Gebührenfreiheit und die Gewinnvertheilung, so werde ich mir erlauben, im Ausschusse diese Fragen zu berühren. Ich weiss recht gut, dass kameralistisch gerechnet die 25 Millionen, welche als finanzieller Effekt getadelt wurden, jetzt nicht so viel werth sind; aber am Ende tritt im Jahre 1940 unbeschränkt und unbelastet der Staat in das Eigenthum der Mährisch-Schlesischen Nordbahn ein. Dass das ein Vortheil ist, wird Niemand leugnen. Ich kann diese wenigen Worte jetzt mit der Versicherung schliessen, dass die Regierung bei dem Abschlusse des Uebereinkommens alles gethan hat, was ihr nach bestem Wissen und Gewissen möglich war, um ein den Interessen des Staates entsprechendes Uebereinkommen zu Stande zu bringen. Ich kann nur empfehlen und bitten, das Haus, respektive der Ausschuss möge in die Berathung dieses Uebereinkommens eingehen."

Verhandlungen im Oesterreichischen Eisenbahnausschusse.

Ueber die formelle Behandlung der Nordbahnvorlage ergab sich ein Dissens zwischen den der Majorität und der Opposition angehörigen Mitgliedern, indem die erstere, die auch beschlossene Einsetzung eines Subkomitees beantragte, welcher die Minorität aus dem Grunde nicht beizutreten erklärte, weil sie dazu nicht mitwirken wolle, dass die Verhandlungen über diesen, das öffentliche Interesse in hohem Grade in Anspruch nehmenden Gegenstand dem öffentlich tagenden Ausschusse entzogen werde.

Die Regierungsvorlage über Abänderung der Staatsgarantie der Böhmischen Westbahn wurde nach der Auseinandersetzung der damit für den Staat verbundenen Vortheile seitens des Abg. Dr. Herbst einem Referenten für das Plenum zugewiesen.

Die Regierungsvorlage, betreffend die Betriebsübernahme und eventuelle Einlösung der Prag-Duxer und der Dux-Bodenbacher Eisenbahn durch den Staat wurde von Dr. Herbst einer eingehenden Kritik unterzogen und insbesondere zur Vorsicht bei Behandlung dieser Vorlage gemahnt.

Ministerialrath Dr. Ritter v. Wittek suchte diese Auseinandersetzungen zu entkräften und gab nähere Aufklärungen sowohl bezüglich der Betriebsübernahme als bezüglich der eventuellen Einlösung der beiden Bahnen. Nachdem die vorgebrachten Zweifel bezüglich der Rentabilität der Prag-Dux-Bodenbacher Bahn in ihrer Bestimmung als Transportbahn für den Kohlenverkehr nach Sachsen widerlegt wurden, erfolgte die Ernennung des Referenten.

Zwei Erlasse der Oesterreichischen Regierung.

a) Das Handelsministerium hat die Bahnverwaltungen infolge Aufhörens der Choleragefahr von der Verpflichtung befreit, die Aborte in den Waggons und Stationen mit bestimmten Desinfektionsmitteln zu bespülen, beziehungsweise zu reinigen; zugleich wurde erinnert, dass der aus sanitären Gründen jederzeit, auch abgesehen von der Choleragefahr, nothwendigen Reinhaltung der Aborte ein besonderes Augenmerk zugewendet werde.

b) Die Generalinspektion hat von sämmtlichen Oesterreichischen Bahnverwaltungen über die Verwendung von Frauen im Bahn-Aufsichtsdienste und bejahenden Falles auch darüber Bericht abverlangt, in welcher Weise dieser Dienst geübt wird; falls eine solche Verwendung beabsichtigt wird, ist die Art und Weise derselben näher anzugeben.

Erlass des Ungarischen Kommunikationsministers über die Verwendung von Frauen im Bahn-Aufsichtsdienst.

Derselbe lautet im wesentlichen wie folgt:

1. Frauen, welche man mit diesen Agenden betrauen will, müssen die hierzu erforderlichen Qualifikationen besitzen, geistig und körperlich gesund und nach Bedarf auch des Lesens und Schreibens kundig sein. Ihre Befähigung ist durch eine Prüfung festzustellen und ihnen in Betreff der gewissenhaften Besorgung ihrer Dienstpflichten das Gelöbniss abzunehmen.

2. Nachdem der Dienst der Frauen den der Männer nicht ganz zu ersetzen vermag, ist ihre Anstellung dem Umfange des Verkehrs entsprechend mehr oder minder zu beschränken. Zum Schranken- und Signaldienste können sie selbstständig verwendet werden, in der Regel nicht für den Zugdienst. Der Frauendienst kann daher unter normalen Verhältnissen in folgenden Fällen in Anspruch genommen werden werden:

a) Im Schranken- und Signaldienste;

b) neben dem Wächter kann die Frau gleichzeitig Dienste thun und zwar versicht Ersterer den gesammten Dienst auf den wichtigeren Punkten, während die Frau den Schranken- und Signaldienst auf einem vom Wächterhause nicht entfernten Punkte versieht;

c) die Frau des Wächters versieht in dienstlicher Abwesenheit des Wächters den Schranken- und Signaldienst;

d) die Frauen der in der Nähe der Bahn wohnenden Partieführer und Arbeiter können den Schranken- und Signaldienst versehen, während die eigentlichen Bahnwächter den Zugdienst versorgen. In diesem Falle ist der Dienst der Frauen thunlichst nur auf die Zeit des Tages zu beschränken.

In Betreff der Ruhezeit gelten dieselben Bestimmungen wie für die Bahnwächter. Zur Anstellung der Frauen im Bahn-Aufsichtsdienste ist stets die Bewilligung der Königlich Ungarischen Generalinspektion einzuholen.

(Dieser Erlass lautet vollkommen übereinstimmend mit dem vom K. K. Oesterreichischen Handelsministerium publizirten. Siehe Jahrg. 1884 No. 76 S. 982. D. Red.)

Das neue Netz der Nordbahn.

Die bedeutende Erweiterung des Netzes der Ferdinands-Nordbahn, wie dasselbe im neuen Präliminar-Uebereinkommen mit der Regierung vorgesehen ist, bietet dem „Tagblatt" zufolge nicht blos allgemein wirthschaftliches Interesse, sie hat vielmehr auch vom Standpunkte der nothleidenden Industrie Anspruch auf Beachtung. In wenigen Jahren soll die Nordbahn gegen 25 Millionen auf Neubauten aufwenden. Kommt das Uebereinkommen in der vorliegenden Form zu Stande, dann erhält das alte Nordbahnnetz einen ansehnlichen Zuwachs.

Das heutige Betriebsnetz umfasst:

Nordbahn	699 km
Mährisch-Schlesische Nordbahn	141 „
mithin zusammen	840 km
Hierzu die Erwerbung der Kremsierer Bahn	42 „
Ausbau von Bielitz über Kremsier bis zur Böhmisch-Mährischen Transversalbahn	164 „
Circumvallations-Flügel in Krakau	9 „
Zehn kleinere Lokalbahnlinien	147 „
Dies zusammen entspricht einer Gesammtlänge von	1 202 km

Hierzu käme noch die eventuelle Erwerbung der bereits an deren Verwaltung konzessionirten Linien Biestritz-Wall.-Meseritsch (Kremsier-Bahn) und Wall.-Meseritsch-Weisskirchen-Wsetin (Oesterreichische Lokalbahngesellschaft). Die Nordbahn wird somit binnen längstens 5 Jahren ihr Betriebsgebiet nahezu um die Hälfte des bisherigen Umfanges erhöhen, wozu noch die Montan- und Industriebahnen zu rechnen kommen, deren Länge sich heute bei der Nordbahn, Mährisch-Schlesischen Nordbahn und Kremsier Bahn auf rund 104 km beläuft.

Triest als Kopfstation für die Deutschen Dampferlinien.

Trotz der dieser Station ungünstigen Verhandlungen im Deutschen Reichstage geben wir uns doch der Hoffnung hin, dass Triest nicht ganz umgangen wird. Die Südbahn hat, der

„N. Fr. Pr." zufolge, in Folge Aufforderung der Oesterreichischen Regierung eine Denkschrift ausgearbeitet, welche die Vortheile der Kopfstation Triest für den Deutschen Handel ziffermässig entwickelt, und diese Denkschrift ist auch der Deutschen Reichsregierung übermittelt worden. Der „Hamburger Correspondent" veröffentlicht nun eine Analyse des genannten Elaborats. In der Denkschrift wird vorausgeschickt, dass die politische Seite der Frage gänzlich aus dem Spiele gelassen und die Angelegenheit rein nach kommerziellen Erwägungen behandelt werde. Es wird dann auf die Transportpreise hingewiesen, wie sie zwischen den Deutschen Stationen und Triest einerseits, sowie Genua andererseits bestehen. Die bezügliche Tabelle liefert den Nachweis, dass Genua der Oesterreichischen Hafenstadt den Rang nicht ablaufen könne. Wir lassen hier einige Ziffern aus dieser Tabelle folgen, wobei zu bemerken ist, dass die geringen Ausnahmen bei Köln, Frankfurt und Strassburg durch die Durchführung der Arlbergtarife eine Ausgleichung erfahren und andererseits durch direkte Vereinbarungen der an der Kufsteiner Route interessirten Eisenbahnverwaltungen auszugleichen sind. Beispielsweise zahlt Zucker (roh) von Breslau nach Genua 5 000 kg 102,77 Frcs., nach Triest 54,20 Frcs., Eisen nach Genua 96,06 Frcs., nach Triest 48,92 Frcs., von Magdeburg nach Genua 88,45 Frcs., nach Triest 77,54 Frcs. Der Tarif für Eisen beträgt von Berlin nach Genua 74,09 Frcs., nach Triest 61,47 Frcs., von Hamburg nach Genua 67,17 Frcs., nach Triest 45,72 Frcs. u. s. w. Die Südbahn nimmt für sich das Verdienst in Anspruch, dass selbst bei weiteren Entfernungen Triest billigere Gesammttarife mit Deutschen Stationen besitzt, als Genua, indem die Südbahn Triest-Kufstein mit Venedig-Kufstein parifizirt und so eine Mehrdistanz von 175 km in dem Preise unberücksichtigt lässt. Durch dieses Herabdrücken der Entfernung Triest-Kufstein von 711 km auf die Entfernung Venedig-Kufstein von 536 km ist Deutschland in allen Tarifen von Kufstein näher an Triest, als von Basel (via Pino) nach Genua, welche Entfernung 562 km beträgt. Eine Korrektur dieses Verhältnisses auf der Gotthardroute zu Gunsten Genuas ist nicht leicht zu erwarten und in ausgiebigem Masse sogar nicht durchführbar. Wird, soweit die Tarifbildung via Kufstein in Frage kommt, Triest Genua auch überlegen bleiben, so ist das Verhältniss, soweit die Route via Wien und deren Subrouten in Frage kommen (und das ist für Berlin und die östlich davon gelegenen Deutschen Stationen der Fall), ein noch günstigeres. Die Südbahn hat durch die in den letzten Jahren inaugurirte Differential-Tarifpolitik für Triest-Wien so billige Tarife von Triest nach den Böhmisch-Schlesischen Grenzstationen geschaffen, dass hier die Route via Genua dem Deutschen Export nicht dieselben Vortheile wie Triest zu bieten vermag. Was die Beförderung mit Rücksicht auf die Schnelligkeit betrifft, so heisst es in der Denkschrift: „Da der grosse Massenverkehr billiger Schwergüter selbstverständlich den von Deutschen Seehäfen auslaufenden subventionirten Linien vorbehalten bleiben dürfte, so werden die von Triest oder Genua auslaufenden Deutschen Linien nebst der Post vorwiegend dem Schnellgutverkehre dienen. Eine angefügte Tabelle der Lieferzeiten von Deutschen Plätzen nach Genua und Triest ergiebt, dass Genua in jeder Beziehung gegen die Triester Route zurückbleibt, weil Oesterreich und Deutschland einheitlich regulirte, neuerlich wesentlich abgekürzte Lieferfristen haben, während Italien viel höhere Lieferfristen berechnet. Der Werth der Triester Route erhöht sich für Deutschland noch dadurch wesentlich, dass nach Triest zu billigem Preise Lieferzeit-Versicherung zulässig, was nach Genua ausgeschlossen ist. Was die Hafeneinrichtungen und Umschlagsspesen anbelangt, so verfügt Genua wohl über eine grössere Tonnage wie Triest (rund doppelt so viel), dagegen hat Triest einen vielfach höheren Handelswerth seines Umschlages. Die Differenz liegt im wesentlichen in der Englischen Kohle. Güterumschlag, Reglements, Platzspesen etc. sind in Genua augenblicklich in einem chaotischen Zustande, während die Triester Hafen- und Umschlagsverhältnisse völlig geordnet sind." Zum Schlusse wird in der Denkschrift darauf hingewiesen, dass die Routen von Deutschland nach Triest einem einheitlichen Transportrechte unterliegen, was sich von den Routen nach Genua nicht sagen lässt, da die Durchfuhr durch Italien einer speciellen, für den Deutschen Kaufmann fremden Legislative unterworfen ist. Für die Transporte über Triest können daher von jedem Deutschen Versandpunkte bis zur überseeischen Bestimmungsstation einheitliche Haftungsbestimmungen erzielt werden, was von der Route via Genua nicht gilt.

Regelung des Ungarisch-Galizisch-Italienischen Verkehrs.

Hierüber haben unter den betheiligten Bahnen Konferenzen stattgefunden. Diese Verhandlungen wurden durch die Eröffnung der ganzen Galizischen Transversalbahn und der Linie Saybusch-Zwardon-Sillein der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn bedingt. Es kam sowohl bezüglich der Routen via Sillein, Orló und Lupkow, als auch bezüglich der Neuerstellung der betreffenden Verbandstarife, mit alleiniger Ausnahme des Artikels raffinirtes Petroleum, eine Vereinbarung sämmtlicher betheiligten Bahnen zu Stande. Für diesen Artikel konnte nämlich die Ungarische Staatsbahn wegen befürchteter Schädigung der Ungarischen Raffinerien die früher ermässigten Sätze nicht aufrecht halten. Dem entgegen soll nun hierfür seitens der Oesterreichischen und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn ein kombinirter billiger Tarif via Sillein erstellt werden, welchen dann auch die Ungarischen Staatsbahnen acceptiren dürften. Schliesslich wurde die vollkommen paritätische Behandlung der Routen Fiume und Triest durchgeführt.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Ungarischen Eisenbahnverwaltungen beschlossen in einer am 22. Januar abgehaltenen Direktorenkonferenz, dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen als Termin für die diesjährige in Pest abzuhaltende Generalversammlung mit Rücksicht auf die klimatischen Verhältnisse der Ungarischen Hauptstadt entweder die Zeit zwischen dem 1. und 20. Juni oder einen Tag nach dem 20. August zu empfehlen. Weiter wurde beschlossen, die geschäftsführende Direktion des Vereins zu ersuchen, auch die Schwedischen, Norwegischen und Dänischen Eisenbahndirektionen, welche vor einigen Jahren die Vereinsmitglieder in so liebenswürdiger Weise als Gäste zu sich luden, ebenfalls als Gäste zu der diesjährigen Generalversammlung einzuladen.

Vortrag über den Panama-Kanal.

Ueber die Bedeutung dieses grossen Unternehmens für den Welthandel äusserte sich Prof. Suess u. a. wie folgt: Lesseps arbeitet jetzt in Panama mit 11 000 Menschen, 120 Lokomotiven, 140 Lokomobilen und anderen Maschinen an dem Panama-Kanal, welcher im Jahre 1888 vollendet sein soll. Welche Umwandlung dieser Durchbruch für den Weltverkehr mit sich führen werde, davon gebe der Suez-Kanal nur ein schwaches Vorbild. Eine Folge des Panama-Kanals werde sein, dass die gewerbfleissigen und rührigen Amerikaner den Engländern den Asiatischen Markt abnehmen werden, da sie im Stande sein werden, leichter und billiger direkt nach Ostasien zu kommen, als es von England aus der Fall ist. Nicht nur die Engländer würden dann darunter leiden, sondern der ganze Verkehr von Europa. Es gäbe kindische Leute, welche sich irgend eine Stadt oder einen Staat wie eine vereinzelte Insel im Weltmeere denken und sich vorstellen, die Interessen dieses Staates stünden ausserhalb des grossen Stromes. Jedes Stück Boden sei aber abhängig von den Vorgängen des Weltverkehrs, und es sei unmöglich, sich aus diesem Strome auszuschalten, ohne sich selbst wirthschaftlich auf das tiefste zu schädigen. Derjenige Staat, welcher nicht über allzu grosse materielle Kapitalien verfügt, müsse umsomehr darauf achten, sein geistiges Kapital zu vermehren, die Talente zu wecken und jedem Talente jede Karriere offen zu lassen, damit die fähigsten vorwärts und an die entsprechenden Punkte kommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

In Folge eines Zusammentreffens von günstigen Umständen war die Spekulation für Transportwerthe überaus animirt. Die Nordbahn (2530) stieg wegen der vorerwähnten Verhandlungen um fast 100 fl.; die beiden Nordwestbahnen (a) 176,25, b) 181,25) hatten bessere Wocheneinnahmen; Carl-Ludwigbahn (267,75) gewann durch das erwähnte Kartell; dasselbe Motiv war für Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn (306,25) massgebend; Südbahn (146,25) war wegen der Triester Frage unentschieden; stark gesucht waren Lemberg-Czernowitz (215,25) wegen der Rumänischen Verstaatlichung und einer in Aussicht stehenden Dividende. Der mit rund 22 Millionen Gulden zur Einlösung gelangende Februar-Koupon dürfte schliesslich der Börse die weiteren Steigerungsmittel zuführen.

Die Eisenbahnen Grossbritanniens.

(Aus dem Jahresbericht des „Board of Trade" pro 1883.)

Wir theilen im Nachstehenden an der Hand des Berichtes des „Board of Trade" einige näheren Angaben über die Länge, finanzielle Situation und allgemeinen Betriebsresultate der Eisenbahnen des Vereinigten Königreiches pro 1883 mit.

Spezielle Mittheilungen über die Resultate im Jahre 1882 finden sich in No. 9, Seite 126 des Jahrgangs 1884 unserer Zeitung abgedruckt.

I. Vergleichende Resultate der Jahre 1882 und 1883.

Die Gesammtlänge sämmtlicher Linien betrug 1883 30 058 km*) (gegen 29 697 km im Jahre 1882)**). Dieselbe ist also um 361 km oder 1,2 pCt. gewachsen. Hingegen hat die Länge der zwei- und mehrgleisigen Bahnen nur um 0,6 pCt. zugenommen und beträgt dieselbe im Berichtsjahre 16 259 (16 161) km.

Das pro Kilometer verwendete Anlagekapital betrug 522 274 (517 138) ℳ, d. i. 1 pCt. mehr als im Vorjahre.

---

*) Bei den Umrechnungen ist die Englische Meile zu 1,609 km, das Pfund Sterling zu 20 ℳ, der Schilling zu 1 ℳ, die Englische Tonne zu 1,016 kg angenommen worden.

**) Die in Klammern stehenden Zahlen beziehen sich, sofern etwas anderes nicht angegeben ist, auf das Jahr 1882.

Die Höhe des Aktienkapitals belief sich auf 5 868 742 120 (5 671 480 560) ℳ; dasselbe ist also um 197 261 560 ℳ oder 3,5 pCt. gewachsen.

Von den gegen das Vorjahr um 33 702 920 ℳ oder 2,4 pCt. gewachsenen Gesammteinnahmen in Höhe von 1 421 245 400 Mark entfielen auf den Personenverkehr 590 174 660 ℳ (gegen 1882 + 14 238 400 ℳ = 2,5 pCt.), auf den Güterverkehr 774 026 380 Mark (gegen 1882 + 19 220 080 ℳ = 2,5 pCt.) und auf verschiedene Einnahmen 57 044 360 ℳ (gegen 1882 + 244 440 ℳ = 0,4 pCt.). Dagegen sind die Ausgaben um 3,3 pCt., d. i. von 723 408 720 ℳ im Jahre 1882 auf 747 371 240 ℳ im Jahre 1883 gestiegen.

Das gesammte Reinerträgniss belief sich auf 673 874 160 ℳ (664 133 760 ℳ) oder 1,5 pCt = 9 740 400 ℳ mehr als im Vorjahre; ferner wurden pro Zugkilometer 3,148 ℳ oder 1,7 pCt. weniger als im Vorjahre eingenommen, während die Ausgaben pro Zugkilometer gleichfalls von 1,679 ℳ auf 1,663 ℳ gesunken sind, also um 0,016 ℳ = 0,9 pCt. zurückgingen. Der Reinertrag pro Zugkilometer fiel von 1,521 ℳ im Jahre 1882 auf 1,485 ℳ, d. i. um 2,4 pCt.

An Dividenden auf die Stammaktien wurden in Prozenten gezahlt 3,74 ℳ gegen 3,78 ℳ im Vorjahre oder 1,06 pCt. weniger.

Aus dem Vorstehenden erhellt, dass die im Jahre 1880 eingetretene Steigerung sich auch im Jahre 1883 fortgesetzt hat, die Mehreinnahmen betrugen 2,4 pCt. gegen 3,3 pCt. im Jahre 1882.

Die Betriebsausgaben sind in den beiden Berichtsjahren stärker gestiegen, als die Einnahmen; der Reinertrag, welcher noch im Jahre 1882 um 2,95 pCt. zugenommen, ist pro 1883 nur um 1½ pCt. gestiegen.

Im Allgemeinen sind die Ergebnisse pro 1883 weniger günstig, als die des Vorjahres und zwar sowohl in Bezug auf die Zunahme der Roh- und Nettoeinnahmen als in Betreff der Verzinsung des aufgebrachten Kapitals. Es ist jedoch nicht ausser Acht zu lassen, dass das Verhältniss des Nettoertrages zu dem Anlagekapital nur um 0,03 pCt. schwankt, obgleich das letztere um ca. 340 Millionen Mark zugenommen hat.

II. Detaillirte Angaben über die Resultate pro 1883.

NB. Hinter den Firmen der Hauptbahnen ist in Klammern die Anzahl derjenigen Bahnen angegeben, welche im Betriebe der ersteren stehen. Unter dieser Bezeichnung sind die im Bericht des „Board of Trade“ unter den Begriffen „worked“ und „leased“ aufgeführten Bahnen verstanden. Die erstere Bezeichnung bezieht sich auf diejenigen Gesellschaften, deren Linien von einer anderen Verwaltung betrieben werden, wobei die Eigenthümerin Antheil an dem Gewinn und den Verlusten hat. Die zweite Bezeichnung gilt für diejenigen Gesellschaften, deren Linien einfach an eine andere Verwaltung verpachtet sind.

a) Die gesammte Betriebslänge ad 30 058 km setzt sich wie folgt zusammen, wobei die von der betreffenden Firma mitbetriebenen Linien summarisch aufgeführt werden:

A. England mit Wales: Cheshire-Linien 104 km; Great Eastern (14 Gesellschaften) 1 688 km; Great Northern (12 Ges.) 1 236 km; Great Western (44 Ges.) 3 650 km; London and North Western (7 Ges.) 2 885 km; London and South Western (5 Ges.) 1 160 km; London, Brighton and South Coast (2 Ges.) 648 km; London, Chatham and Dover (1 Ges.) 258 km; Manchester, Sheffield and Lincolnshire (1 Ges.) 505 km; Midland (9 Ges.) 2 222 km; North London 19 km; South Eastern (2 Ges.) 596 km; Taff Vale (8 Ges.) 145 km; Lancashire and Yorkshire (1 G.) 795 km; Metropolitan (1 Ges.) 35 km; Metropolitan District 29 km; North Eastern (4 Ges.) 2 468 km und 76 Gesellschaften, welche ihre Linien selber betreiben, 2 730 km.

In Summa England mit Wales 212 Gesellschaften (davon 93 betriebführende) mit 21 263 km, davon 13 484 zwei- und mehrgleisig; Zuwachs seit ultimo 1882 262 km.

B. Schottland: Caledonian (8 Ges.) 1 411 km; Glasgow and South Western (2 Ges.) 534 km; Great North of Scotland 460 km; Highland (3 Ges.) 647 km; North British (11 Ges.) 1 619 km und 3 selbstständige Gesellschaften mit 98 km.

In Summa Schottland mit 31 Gesellschaften (davon 8 betriebsführende) mit 4 769 km, davon 1 845 zwei- und mehrgleisig; Zuwachs seit ultimo 1882 38 km.

C. Irland: Dublin, Wicklow and Wexford (1 Ges.) 217 km; Great Northern of Ireland (2 Ges.) 809 km; Great Southern and Western of Ireland (1 Ges.) 769 km; Midland Great Western of Ireland (3 Ges.) 684 km; Waterford and Limerick (5 Ges.) 435 km und 19 selbstständige Gesellschaften mit 1 112 km.

In Summa Irland mit 44 Gesellschaften (davon 24 betriebsführende) mit 4 026 km, davon 930 km zwei- und mehrgleisig; Zuwachs seit ultimo 1882 60 km.

Hervorzuheben ist, dass der Betrieb der Findhornbahn (Schottland) seit dem 30. Januar 1869 eingestellt ist. Die Bahn Potteries Shrewsbury and North Wales ist seit 1879, die Lostwithiel and Fowey seit 1880 ausser Betrieb. Endlich ist noch zu bemerken, dass die Gorsedda junction and Portmadoc, Pewsey, Salisbury and Southampton und die Poole and Bournemouthbahn keinen Bericht eingesandt haben, so dass die Ergebnisse derselben hier unberücksichtigt bleiben mussten.

Die Gesammtzunahme sämmtlicher Linien betrug im Jahre 1883 im ganzen Königreiche 361 km oder 1,20 pCt. Hiervon sind 98 km zwei- und mehrgleisig und 263 km eingleisig.

b) Das genehmigte Anlagekapital beträgt für England 15 088 128 300 ℳ, für Schottland 2 215 267 420 ℳ, für Irland 795 627 100 ℳ, im Ganzen 18 099 022 820 ℳ gegen 1882 mehr 544 802 720 ℳ.

Hiervon sind an Aktien und Obligationen eingezahlt in England 13 018 916 680 ℳ, in Schottland 1 970 626 300 ℳ, in Irland 708 883 260 ℳ, im Ganzen also 15 698 426 240 ℳ oder 340 434 840 ℳ mehr als 1882. Dies ergiebt pro Kilometer 522 274 ℳ realisirtes Kapital. Der Zuwachs an realisirtem Kapital betrug durchschnittlich pro 1883 2,2 pCt. der Gesammtsumme, der Zuwachs an Strecken nur 1,2 pCt. der Gesammtsumme von Ende 1882 für das ganze Königreich.

Von dem gesammten flüssig gemachten Anlagekapital entfielen, wie seit 1879 unverändert, 37 pCt. auf gewöhnliche, 38 pCt. auf garantirte oder privilegirte Aktien und 25 pCt. auf einfache oder konsolidirte Obligationen.

c) Der Bestand an Fahrzeugen belief sich ult. 1883 auf: England 12 114 Lokomotiven, 37 407 Wagen für Personenzüge, 329 622 Güter-, 10 609 andere Fahrzeuge, total 377 638 Wagen; Schottland 1 693 Lokomotiven, 4 860 Personenzug-, 91 444 Güter-, 1 166 diverse, total 97 470 Wagen; Irland 632 Lokomotiven, 2 061 Personenzug-, 13 195 Güter- und 297 diverse Fahrzeuge, total 15 553 Wagen. Das Vereinigte Königreich zählte somit 14 469 Lokomotiven, 32 304 Personen-, 12 024 andere Wagen für Personenzüge, 434 261 Güterwagen, 12 072 andere Fahrzeuge, in Summa 490 661 Wagen. Es kamen somit auf jedes Kilometer Betriebslänge an Lokomotiven resp. gesammten Wagen in England 0,57 resp. 17,76; in Schottland 0,35 resp. 20,41 und in Irland 0,16 resp. 3,87. Der Durchschnitt für das Vereinigte Königreich war 0,48 Lokomotiven und 1 633 Wagen. Eine wesentliche Vermehrung im Wagenbestande gegen das Vorjahr fand nur bei den Güterwagen und zwar um 27 466 Wagen statt. Die Anzahl der Lokomotiven ist um 341, die der Personenwagen um 1 054 gestiegen. Die Gesammtzunahme an Wagen jeder Art betrug 28 600 Stück.

d) Verkehr. Befördert wurden: in England 612 401 758 (586 689 830) Reisende (excl. 570 686 Abonnenten etc.), in Schottland 52 031 527 (49 424 477) Personen (excl. 37 924 Abonnenten), in Irland 19 284 852 (18 723 988) Personen (excl. 23 440 Abonnenten), zusammen 683 718 137 (654 838 295) Personen ausser 632 050 (599 568) Abonnenten und Inhaber periodischer Billets, gegen 1882 28 879 842 resp. 32 482 mehr; ferner wurden in England 163 090 381 (156 309 613) t Gut in der Klasse der Mineralien und 66 433 552 (64 665 320) t anderes Gut, in Schottland resp. 28 211 369 (26 837 083) t und 8 831 512 (8 604 000) t, in Irland resp. 1 215 632 (1 166 383) t und 2 862 649 (2 732 878) t, im Vereinigten Königreich 192 517 382 (184 313 079) t Mineralien und 78 127 713 (76 002 207) t anderes Gut transportirt, d. i. gegen das Jahr 1882 eine Zunahme um resp. 8 204 303 resp. 2 125 706 t. Die Personenzüge fuhren dabei: in England 188 906 644 km, in Schottland 21 309 317 km, in Irland 12 110 735 km, im Ganzen 222 326 696 km oder gegen 1882 9 642 804 km mehr, die Güterzüge legten in England 174 490 792 km, in Schottland 25 637 233 km und in Irland 5 797 040 km, zusammen 205 925 055 km oder 7 859 401 km mehr als im Vorjahre zurück.

e) Finanzielle Resultate. 1. Die Bruttoeinnahmen im Personenverkehr (I.—III. Klasse, Abonnenten, Gepäcküberfracht, Fahrzeuge, Pferde, Hunde etc., Postgefälle) betrugen insgesammt

in England	502 097 620 ℳ
in Schottland	57 703 540 „
und in Irland	30 373 500 „
zusammen im gesammten Königreich	590 174 660 ℳ
oder mehr als im Vorjahre	14 238 400 „

2. Die Bruttoeinnahmen im Güterverkehr (Güter, Vieh und Mineralien) betrugen insgesammt

in England	657 468 340 ℳ
in Schottland	90 617 380 „
und in Irland	25 940 660 „
zusammen im gesammten Königreich	774 226 380 ℳ
oder mehr als im Jahre 1882	19 220 080 „

3. Die Gesammteinnahmen beliefen sich

in England auf	1 210 430 760 ℳ
in Schottland auf	153 709 860 „
und in Irland auf	57 104 780 „
zusammen im gesammten Königreich auf	1 421 245 400 ℳ
oder mehr als im Vorjahre	33 702 920 „

4. Diese Beträgen stehen an Betriebsausgaben insgesammt entgegen

in England	636 384 960 ℳ
in Schottland	79 495 920 „
und in Irland	31 490 360 „
zusammen im gesammten Königreich	747 370 240 ℳ
oder mehr als im Jahre 1882	23 962 520 „

5. Aus der Gegenüberstellung der unter 3 und 4 aufgeführten Angaben ergiebt sich ein Reinertrag

in England von	574 045 800 ℳ
in Schottland von	74 213 940 „
und in Irland von	25 614 420 „
zusammen im gesammten Königreich	673 874 160 ℳ
oder mehr gegen 1882	9 740 400 „

6. In Prozenten ausgedrückt betrugen die Ausgaben

in England	53 pCt.
in Schottland	52 „
und in Irland	55 „
im gesammten Königreich	53 pCt.
der Einnahme oder mehr als im Vorjahre	1 „

7. Von den Personen benutzten 5,32 (5,68) pCt. die I., 9,67 (10,03) pCt. die II. und 85,01 (84,29) pCt. die III. Wagenklasse, wobei von der einzelnen Person: I. Klasse 2,01 ℳ, II. Klasse 1,00 ℳ, III. Klasse 0,588 ℳ, im Durchschnitt pro Person 0,70 ℳ eingenommen wurde.

8. Bei den Gütern war die Durchschnittseinnahme pro transportirte Tonne 2,85 (2,80) ℳ (wobei die Güterzüge incl. der gemischten Züge 208 127 000 (200 222 500) km durchlaufen haben; dabei entfielen auf das Zugkilometer: für Vieh 0,11 (0,13) ℳ, für Gut der Mineralienklasse 1,56 (1,5) ℳ und für anderweitiges Gut 2,04 (2,08) ℳ, zusammen pro Güterzugkilometer 3,71 (3,77) ℳ

9. Es betrugen die Einnahmen:

in England		in Schottland		in Irland		im gesammten Königreich	
pro km ℳ	pro Zug-km ℳ	pro km ℳ	pro Zug-km ℳ	pro km ℳ	pro Zug-km ℳ	pro km ℳ	pro Zug-km ℳ
a) im Personenverkehr:							
20 745	2,332	10 080	2,069	6 352	2,014	17 128	2,288
b) im Güterverkehr:							
30 913	3,756	19 005	3,400	6 439	4,299	25 742	3,727
c) im Ganzen:							
54 530	3,178	31 100	2,987	13 984	2,977	45 381	3,148
10. Die Ausgaben beliefen sich insgesammt auf:							
28 763	1,676	16 357	1,571	7 768	1,652	23 977	1,663
11. Demnach Reinertrag:							
25 767	1,502	14 743	1,416	6 216	1,325	21 404	1,485

Ausbau der Eisenbahnen in Neu-Süd-Wales.

Am 29. September 1855 wurde die erste Eisenbahn von Sydney nach Paramatha eröffnet und seit dieser Zeit ist die Entwicklung schnell vorgeschritten, so dass jetzt 2 500 km in Betrieb, 500 km im Bau sich befinden und 2 200 km theils projektirt, theils dem Parlament zur Genehmigung vorgelegt sind.

Die Gesammtkosten der bis Ende 1883 eröffneten oder im Bau begriffenen Eisenbahnen betrugen 384 000 000 ℳ, wovon allein im Jahre 1883 48 000 000 ℳ verausgabt wurden.

Die Gesammt-Bruttoeinnahme betrug im Jahre 1883 38 629 280 ℳ mit einer Mehreinnahme von 4 652 040 ℳ gegen 1882, obgleich durch Herabsetzung der Tarife 2 000 000 ℳ Ausfall zu rechnen sind.

Die Betriebskosten betrugen 23 555 760 ℳ. Die von den Zügen durchlaufene Kilometerzahl übertrifft die von 1882 um 1 747 589 km.

Das Betriebsmaterial wurde im Jahre 1883 um 28 Maschinen, 275 Personenwagen und 797 Güterwagen vermehrt.

Die Anzahl der gefahrenen Züge hat gegen das Vorjahr um 11,65 für das Hundert, die durchfahrene Meilenzahl um 22,39 für das Hundert, die Zahl der Reisenden um 14,33 für das Hundert zugenommen.

Die Zunahme der Einnahme hat ferner betragen für das Hundert:

beim Personenverkehr	12,38 ℳ
Viehtransport	28,95 „
Bergwerkserzeunisse	7,02 „
Wolle (mehr 125 088 Ballen)	53,20 „
verschiedene Güter (mehr 91 637 t)	12,63 „

und beim Güterverkehr im Ganzen eine Zunahme von 3 173 500 Mark oder 14,28 für das Hundert. R. B.

(„Engineering“ vom 28. November 1884.)

Zugbeleuchtung mit elektrischem Licht.

Zwei wesentlich verschiedene Verfahren der elektrischen Zugbeleuchtung liegen zur Zeit vor. Bei der ersten Art, welche vor Kurzem in No. 8 Seite 94 Jahrg. 1885 dieser Zeitung besprochen wurde, wird die Dynamomaschine im Gepäckwagen von der Wagenachse angetrieben, bei der zweiten wird die Dynamomaschine ohne Unterbrechung durch eine besondere kleine Dampfmaschine bewegt. Man setzte diese Maschine entweder in den Gepäckwagen oder auf den Lokomotivkessel oder auf den Tender. Ein Zug der letzteren Art läuft zwischen Manchester und Liverpool. Bei der Great Eastern-Gesellschaft ist auf der Chingfordlinie die Maschine zwischen die Wasserbehälter der Tendermaschine gesetzt und hier kaum zu bemerken. Der Zug läuft seit 5 Wochen und die Einrichtung wird jetzt auf weitere Züge ausgedehnt. Fünf Lokomotiven sind mit der Dynamo- und kleinen sphärischen Dampfmaschine bereits ausgerüstet. Das Gesammtmehrgewicht beträgt höchstens $1/4$ t, aber wenn die Maschine den Zug verlässt, gehen die Lampen aus. Durch die gleichzeitigen Versuche dürfte der Wettstreit der verschiedenen Anordnungen in Bezug auf Kosten und Zweckmässigkeit wohl bald seiner Erledigung entgegen gehen. R. B.

(„Engineering“ vom 5. Dezember 1884.)

Haftpflicht (Reichseisenbahn).

v. O. **Für die auf Grund des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes gegen die Generaldirektion der Reichseisenbahn erhobenen Klagen ist im ersten Rechtszuge nur das am Sitze der letzteren befindliche Gericht zuständig.** — Aus den Entscheidungsgründen: „In Erwägung, dass die beklagte Reichseisenbahn ihren Wohnsitz in Strassburg hat; — dass der Kläger B. selbst nicht behauptet, dass die Hauptstation Metz als eine selbstständige Niederlassung der Reichseisenbahn im Sinne des § 22 R.-Civ.-Proz.-Ordn. aufzufassen sei und dass derselbe jedenfalls keinerlei Beweisbehelfe für diese regelmässig nicht begründete Annahme an die Hand gegeben hat; — dass ferner die Klage ausschliesslich auf § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes gestützt wird; — dass diese Gesetzesbestimmung die Haftung der Eisenbahnen ohne Rücksicht auf das Verschulden der Bahnverwaltung ausspricht und der letzteren nicht etwa den Beweis oder Gegenbeweis, dass sie ein Verschulden nicht treffe, sondern nur den Nachweis eines eigenen Verschuldens des Verletzten oder einer unabwendbaren höheren Gewalt gestattet; — dass eben diese Unabhängigkeit der Haftungspflicht der Eisenbahnen von jedem konkreten Verschulden ihrer Bediensteten auch der Annahme eines Quasidelikts entgegensteht und es sich vielmehr um eine durch die Gefährlichkeit des Eisenbahnunternehmens begründete erhöhte Verantwortlichkeit des Unternehmers, um eine Haftung aus dem Gesetz handelt; — dass sonach die Zuständigkeit des Landgerichts Metz weder nach § 12, noch nach § 22 oder 32 der R.-Civ.-Proz.-Ordn. gegeben ist; — aus diesen Gründen wird die Klage wegen Unzuständigkeit des angegangenen Gerichts abgewiesen.“ (Erk. der I. Civilkammer des Landgerichts Metz vom 23. September 1884; Puchelt u. Duy, Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. X S. 43 f.)

Enteignungsrecht.

v. O. 1. **Die Verpflichtung des Unternehmers, zu dessen Gunsten eine Enteignung stattfindet, zur Entrichtung der für die Nachbargrundstücke oder im öffentlichen Interesse nothwendig werdenden Anlagen an Wegen etc., kann in Preussen nicht im Rechtswege verfolgt werden.** Aus den Entscheidungsgründen: „§ 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, welcher den Unternehmer zugleich zur Einrichtung derjenigen Anlagen an Wegen, Ueberfahrten etc. verpflichtet erklärt, welche für die benachbarten Grundstücke oder im öffentlichen Interesse gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden, hat nicht, wenngleich derselbe sich unter Theil II des Gesetzes von der Entschädigung findet, eine Entschädigung im privatrechtlichen Sinne zum Gegenstande, spricht vielmehr eine auf Grundsätzen des öffentlichen Rechts beruhende Verpflichtung des Unternehmers aus. Diese Verpflichtung kann aber nach Abs. 2 des § 14 a. a. O. nicht im Wege der gerichtlichen Klage verfolgt werden, vielmehr entscheidet über die aus jener Gesetzesvorschrift sich ergebenden Obliegenheiten des Unternehmers die Bezirksregierung, welche dabei die verschiedenen in Betracht kommenden Interessen zu berücksichtigen hat und auch ohne Anrufen der Betheiligten die erforderlichen Anordnungen treffen kann“. (Erk. des II. Civilsen. des Reichsge-

richts vom 19. September 1884 in S. Gemeinde B. wider den K. Eisenbahnfiskus; Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. VI S. 136.)

2. **Nach § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 kommt eine Wertherhöhung, welche das abzutretende Grundstück erst in Folge der neuen Anlage erhält, bei der Bemessung der Entschädigung nicht in Anschlag.** „Durch den Ausdruck: „in Folge“ ist nicht blos die zeitliche Aufeinanderfolge, sondern ein ursachlicher Zusammenhang zwischen der Herstellung oder Benutzung der neuen Anlage und der Wertherhöhung erfordert. Zur Annahme dieses Zusammenhanges ist es keineswegs erforderlich, dass eingetretener Erfolg eine nothwendige oder eine unmittelbare Folge der neuen Anlage sei“. (Erkenntniss des I. Civilsen des Reichsgerichts vom 5. Juli 1884 in S. Eisenbahndirektion Frankfurt wider Freinisen; Preuss. Verwalt.-Bl. Bd. VI S. 136.)

Verschiedenes.

Tagegelder der Regierungsbaumeister.

Durch Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 13. ds., dessen Wortlaut im „Centralblatt der Bauverwaltung“ veröffentlicht wird, ist über die den Regierungsbaumeistern der Allgemeinen Bauverwaltung zu gewährenden Tagegelder und sonstigen Kompetenzen Bestimmung getroffen. In den ersten drei Jahren nach ihrer Ernennung erhalten diese Beamten für die Zeit ihrer Beschäftigung Tagegelder von 9 *M*, vom 4. Jahre ab Monatsbezüge von 300 *M*. Die Kompetenzen der bereits beschäftigten Regierungsbaumeister sind hiernach durch die Regierungen, Landdrosteien u. s. w. vom 1. April d. J. ab zu regeln. In Fällen vorwiegend auswärtiger Thätigkeit und für die Dauer derselben werden Feldzulagen innerhalb des Höchstbetrages von monatlich 100 *M* gewährt. Ist von der Festsetzung einer Feldzulage abgesehen, so werden bei Dienstreisen ausser den üblichen Reisekosten Tagegelder-Zuschüsse gezahlt. Dieselben sollen im allgemeinen ohne ministerielle Genehmigung den Betrag von 6 *M* nicht übersteigen; sie können indess für die in den Bureaus der Regierungen, Landdrosteien und Strombauverwaltungen als Hülfsarbeiter beschäftigten Regierungsbaumeister seitens der genannten Behörden bis auf 12 *M* erhöht werden.

Organisation des Nachrichtendienstes für Hochwasser und Eisgänge.

Ueber die Organisation des Nachrichtendienstes für Hochwasser und Eisgänge in den Gebieten der fünf grossen Ströme und ihrer Nebenflüsse in Preussen bringt das „Centralblatt der Bauverwaltung“ ausführliche Mittheilungen, aus denen hervorgeht, dass diese Organisation nach schwierigen und zeitraubenden Vorverhandlungen nunmehr abgeschlossen und die bezüglichen Dienstanweisungen überall in's Leben getreten sind. Die schon zu Anfang dieses Jahrhunderts und in der Folgezeit bis zu den sechziger Jahren getroffenen Anordnungen konnten bei den mangelhaften Verkehrsmitteln nicht in dem Masse wirksam werden, wie dies bei der späteren Erweiterung des Telegraphennetzes möglich wurde. Noch in den fünfziger Jahren scheiterte der Versuch der Herstellung einer zusammenhängenden Nachrichtenkette längs der Hauptströme an der geringen Zahl der Telegraphenstationen, und erst nach 1870 gelang es, die Organisation eines solchen, die Haupt- und Nebenströme umfassenden Meldedienstes anzubahnen. Am leichtesten konnte dieselbe an der Oder durchgeführt werden, weil diese fast auf ihrem ganzen Laufe dem Preussischen Staate angehört, und die für diesen Strom 1877 erlassene Dienstanweisung und die hier gesammelten Erfahrungen sind denn auch für alle übrigen Stromgebiete das Vorbild geworden. An der Oder beginnt der Hochwasser-Meldedienst, wenn der Strom an den sog. Pegelstationen, welche an seinem Oberlaufe als solche bestimmt sind — Ratibor, Glatz, Neisse, Oppeln, Brieg, Breslau, Steinau, Glogau — gewisse Höhenmarken erreicht hat. Es werden dann bei gleichmässig wachsendem Wasser täglich einmal, bei raschem Steigen dagegen zweimal nach den Ortschaften in den Niederungen an die Wasserbaubeamten, die betheiligten Behörden, Landräthe, Magistrate u. s. w. Depeschen gegeben, deren Zahl sich täglich auf 120 bezw. 240 beläuft. Von den Landrathsämtern gehen ausserdem 24 Depeschen und 75 Boten an die Deichämter, Amtsvorsteher und sonstige Empfänger. Beim Eintritt des Eisganges werden ohne Rücksicht auf den Wasserstand Meldungen abgelassen. Nachdem die Dienstanweisung für die Oder sich in jeder Hinsicht bewährt hat, sind nun ähnliche Anordnungen für die Weichsel, sowie für die Elbe und ihre Nebenflüsse: die Saale, Unstrut, Mulde, Weisse Elster und Bode erlassen; ebenso für die Weser (Werra und Fulda) mit der Leine, der Rhume und der Ocker und endlich für den Rhein und dessen grosse Nebenflüsse Neckar, Main, Nahe, Lahn, Mosel und Saar. In der Rheinprovinz haben von den 424 im Ueberschwemmungsgebiete des Rheins und der Mosel gelegenen Ortschaften 163 telegraphische Verbindung, sodass je nach Bedarf 38,5 pCt. aller bedrohten Ortschaften die Hochwasser- und Eisgangnachrichten durch Drahtmeldung übermittelt erhalten. Besonders günstig liegen die Verhältnisse im Regierungsbezirk Wiesbaden, wo im Gebiete des Mains und des Rheins nur je vier Orte ohne Telegraphen sind und durch Botendienst benachrichtigt werden müssen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Station Moson (Wieselburg) der Linie Budapest-Bruck a/L. hat — nach einer Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen — vom 1. d. M. ab die Bezeichnung Moson-Magyar-Ovár (Wieselburg-Ungar. Altenburg) erhalten.

Berlin, den 3. Februar 1885. (231)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Der Betrieb des Gütertrajekts zwischen Kastel und Mainz ist wieder eröffnet.

Frankfurt a/M., den 7. Februar 1885. (232)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die am 21. v. M. in Folge Eisganges im Rheine geschlossenen Trajektanstalten sind wie folgt wieder in Betrieb gesetzt worden.

1. Obercassel bei Bonn seit 30. Januar d. J.

2. Griethausen bei Cleve seit 31. Januar d. J. Nachmittags für den Güterverkehr und seit 1. Februar d. J. Morgens für den gesammten Verkehr.

3. Bingerbrück-Rüdesheim seit 1. Februar d. J.

Bezüglich des Trajektes Bingerbrück-Rüdesheim erfolgt diese Mittheilung auch gleichzeitig Namens der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/Main.

Köln, den 2. Februar 1885. (233)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

III. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Verbands-Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Vom 10. d. M. ab wird die Station Düdelingen Dorf der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit dem für die Station Düdelingen Werk bestehenden Tarifkilometern und Frachtsätzen in den vorbezeichneten Verkehr aufgenommen.

Köln, den 3. Februar 1885. (234)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Zu dem vom 10. Januar 1885 ab giltigen **Schlesisch-Süddeutschen Artikeltarife** ist mit Giltigkeit vom 1. Februar cr. der Nachtrag II in Kraft getreten. Derselbe enthält neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Bier für die Stationen München Ostbhf. und München Südbhf., des Ausnahmetarifs für Nessel für die Station Neuulm, des Ausnahmetarifs für Eisen und Stahl etc. für die Stationen Aschaffenburg und Laurahütte, sowie Berichtigungen.

Der qu. Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, von den Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 3. Februar 1885. (235)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Der vom 15. Februar d. J. ab gültige Nachtrag 1 zum **Reichsbahn-Staatsbahntarif** vom 1. Januar d. J. enthält ausser einigen Berichtigungen ermässigte Entfernungen für verschiedene Stationen der Direktionsbezirke Bromberg und Berlin.

Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 28. Januar 1885. (236)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 10. d. M. tritt zu dem **Ausnahmetarif für Steinkohlen und Kokes** von diesseitigen Stationen nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc. ein Nachtrag III in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Zabierzow und Krakau enthält. Druckexemplare sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbureau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 3. Februar 1885. (237)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Der mittelst Bekanntmachung vom 17. Dezember v. J. veröffentlichte **Ausnahmetarif** für die Beförderung von Sprit und Spiritus zum Seeexport von Lissa in P. nach Hamburg H. St. und B. H. wird auch auf die Station Hamburg L. B. im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande** ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Stationen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 31. Januar 1885. (238)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Am 1. März cr. kommt für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nach Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn und der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal ein neuer Ausnahmetarif mit ermässigten Frachtsätzen zur Einführung. Durch denselben werden die bisherigen Ausnahmetarife vom 15. Februar 1882 und 1. April 1882 via Glatz bezw. Königszelt-Frankenstein aufgehoben. Exemplare des Tarifs sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 2. Februar 1885. (239)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Niederschlesischer Steinkohlen-Verkehr. Vom 5. Februar cr. ab finden die für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach der diesseitigen Station Zittau bestehenden Frachtsätze auch Anwendung auf Station Zittau der Sächsischen Staatsbahn, jedoch nur für solche Sendungen, welche nach den Stationen der Schmalspurbahn Zittau-Markersdorf (excl. Zittau loco) bestimmt sind. Für die Weiterbeförderung dieser Sendungen auf der genannten Schmalspurbahn werden vom gleichen Tage ab die niedrigeren, für den Uebergangsverkehr von Stationen der normalspurigen Linien der Sächsischen Staatsbahn gültigen Frachtsätze berechnet.

Berlin, den 31. Januar 1885. (240)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Nassau-Badischer Verkehr. Mit Wirkung vom 1. April l. J. treten die durch Nachtrag VI zum Nassau-Badischen Gütertarif vom 1. November 1881 für Konstanz und einige vorgelegene Stationen zur Einführung gelangten ermässigten Frachtsätze ausser Kraft, und es kommen an deren Stelle die früher bestandenen höheren, in dem Haupttarif und den übrigen Nachträgen enthaltenen Taxen zur Einführung.

Gleichzeitig werden auch die durch Nachtrag VII zu dem genannten Tarife eingeführten theilweise ermässigten Frachtsätze für Frankfurt a/M. (Taunusbahnhof oder Nass. Bahnhof) aufgehoben und durch die im Südwestdeutschen Gütertarifheft 6 (Verkehr Main-Neckarbahn-Baden) sowie in den zugehörigen Nachträgen (excl. Nachtrag II, welcher mit dem 1. April 1885 ausser Kraft tritt) vorgesehenen Taxen für Frankfurt a/M. Westbahnhof und Sachsenhausen ersetzt.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbureau.

Karlsruhe, den 30. Januar 1885. (241)

Namens des Verbands: Generaldirektion der Grossherzl. Badischen Staatseisenbahnen.

Königsberg-Moskauer Eisenbahnverband via Prostken Grajewo-Brest. Die auf Seite 56 des elften Nachtrages zum Deutsch-Russischen Verbandtarif mit dem 1. Januar cr. n. St. in Kraft getretenen Frachten für Hanf, Hanfheede und Hanfgarn (sogenanntes Seilergarn) à 610 Pud = 10 000 kg ab Moskau nach Königsberg und Pillau gelten für die gleichen Relationen unter den gleichen Transportbedingungen auch via Grajewo im oben bezeichneten Verbandverkehr. Desgleichen treten mit dem 1/13. Februar cr. ermässigte Frachten für vorbenannte Artikel à 10 000 Kilogramm pro Wagen der Versandstationen ab Krasnoje in Kraft, welche betragen für Königsberg 107,55 Rbl., Pillau 107,55 Rbl. + 16 ℳ, Memel 118,30 Rbl. Daneben werden an Aufladekosten 2,67 Rubel pro 10 000 kg erhoben. (242)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Königlich Ungarische Staatseisenbahnen. Zum Theil II der vom Tage der Betriebseröffnung ab giltigen Gebührentarife für den Transport von Eil- und Frachtgütern, lebenden Thieren, Equipagen und Leichen auf der Linie der Debreczin-Hajdu-Nánáser Eisenbahn ist der I. Nachtrag, giltig vom 1. Februar 1885 ab, erschienen. Derselbe enthält Ergänzung des Haupttarifes in Folge Eröffnung der bisherigen Haltestelle Szt. György für den Eil- und Frachtgutverkehr.

Budapest, den 29. Januar 1885. (243)

Die Direktion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. Februar l. J. tritt für den Berlin-Sächsischen Verband ein Nachtrag I in Kraft, welcher geänderte und neue Frachtsätze für den Verkehr mit diversen Sächsischen Stationen, sowie auch mit Reichenberg Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn und Berichtigungen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 30. Januar 1885. (244)

Die Direktion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. Februar l. J. tritt der Nachtrag I zum Braunschweig-Magdeburg-Sächsischen Verbandtarif in Kraft. — Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, den 30. Januar 1885. (145)

Die Direktion.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. März d. J. werden zwischen Sangerhausen und Frankfurt a/M. via Bebra und via Cassel Retourbillets mit einer Gültigkeitsdauer von 3 Tagen unter Aufhebung der bestehenden Retourbillets mit 2tägiger Gültigkeit eingeführt. Die Preise dieser Retourbillets, welche nach den 1½fachen Schnellzugtaxen statt wie bisher nach dem 1½fachen Betrage der gewöhnlichen Personenzugtaxen berechnet werden, sind schon jetzt in unserem Verkehrsbüreau Sachsenhausen, Hedderichstrasse 59, zu erfahren. (246)

Frankfurt a/M., den 31. Januar 1885.

Königliche Eisenbahndirektion.

V. Generalversammlungen.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der §§ 26—29 und 34 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft zu einer ausserordentlichen,

am Montag, den 9. März d. Js. Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Prüfung der Legitimation der stimmberechtigten Aktieninhaber und die Aushändigung der Eintrittskarten wird an dem vorbezeichneten Tage von 11 bis 12 Uhr Vorm. in dem Versammlungslokale durch zwei Notare erfolgen.

Die Legitimation geschieht durch Einreichung der im § 29 des Statuts vorgeschriebenen schriftlichen Erklärung über die eigenen Aktien und über die Aktien, für welche ein Aktionär von einem anderen bevollmächtigt ist, unter Vorzeigung derselben. Die Aktionäre können auch die von ihnen zu vertretenden Aktien bis zum 6. März d. Js. Mittags 12 Uhr bei der Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck, sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft, den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg, unter Beifügung der erwähnten schriftlichen Erklärung in drei Exemplaren, deponiren und gegen Vorzeigung des mit der Bescheinigung der erfolgten Deposition der Aktien ihnen zurückzugebenden Hauptexemplars der Erklärung die Eintrittskarten zu der oben festgesetzten Zeit in dem Generalversammlungslokale in Empfang nehmen. Formulare zu den schriftlichen Erklärungen sind bei den vorgenannten Depositionsstellen zu haben. Die Rückgabe der Aktien erfolgt vom 10. März d. Js. ab gegen Rücklieferung der Depositionsbescheinigungen und Quittungsleistung.

Tagesordnung
der ausserordentlichen
Generalversammlung:
Erlass eines Nachtrags zum Gesellschaftsstatut.

Lübeck, den 5. Februar 1885. (247)

Der Ausschuss der
Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

VI. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin. Verdingung auf Lieferung von kiefernen Telegraphenstangen:

60 Stück	à 6	m Länge
380 „	à 7	„ „
70 „	à 8	„ „
130 „	à 8,5	„ „
10 „	à 9	„ „
30 „	à 9,5	„ „
50 „	à 10	„ „

Montag, den 16. Februar 1885, 10 Uhr Vormittags in der Telegrapheninspektion, Koppenstrasse 88/89 hierselbst. Die Angebote sind versiegelt und frankirt mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Telegraphenstangen" einzureichen. Bedingungen können daselbst an den Wochentagen von 8—3 Uhr eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ für das Stück bezogen werden.

Berlin, den 27. Januar 1885. (248)

Die Telegrapheninspektion der
Königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin.
Zwez.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Wir beabsichtigen die ausrangirte Lokomotive No. 24 nebst Tender im Submissionswege zu verkaufen und haben zu diesem Behufe einen Termin auf

Montag, den 16. Februar
Vorm. 11 Uhr

im diesseitigen Bureau anberaumt.

Bezügliche Offerten sind spätestens bis zu diesem Termin an die unterzeichnete Hauptwerkstatt, frankirt und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen.

Die Verkaufsbedingungen können von dem Bureauvorsteher, Herrn Eisenbahn-Sekretär Heinemann, gegen freie Einsendung von 50 ₰ Kopialien bezogen werden, auch steht die Lokomotive auf diesseitigem Werkstatt-Terrain werktäglich von 9—12 Uhr Vormittags und 4—6 Uhr Nachmittags zur Ansicht bereit. (249)

Königliche Hauptwerkstatt Tempelhof.

VIII. Vermischte Bekanntmachungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Station Mezölak ist — zufolge einer Mittheilung der Direktion der Ungarischen Westbahn — zur Auf- und Abgabe von Thieren eingerichtet worden.

Berlin, den 4. Februar 1885. (250)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 12. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.





Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. Februar 1885.

Dieser Nummer liegt No. 3 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ergebnisse der neueren Russischen Verkehrsstatistik.

Das Russische Wegebau-Ministerium hat im letzten Jahre, in Fortsetzung seiner früheren Arbeiten, zwei neue Bände veröffentlicht *), welche in ausführlichster Weise über die Betriebsresultate der Eisenbahnen, den Verkehr auf Land- und Wasserstrassen, die Waarenbeförderung auf den Schienenwegen u. dgl. m. Auskunft ertheilen. Die Eisenbahnen, deren Lage in den Jahren 1880, 1881 und 1882 geschildert wird, zeigen sich dabei nicht in durchweg günstigem Lichte. Offenbar ist ihre Situation keine sehr erfreuliche, obwohl in den Jahren 1881 und 1882 anscheinend günstiger als im Jahre 1880. Das gesammte in Benutzung stehende Netz umfasste am 1. Januar 1883 21 593 Werst, d. h. etwa 4 Werst Eisenbahnlinien auf 1 000 Quadratmeilen Flächeninhalt oder 8 Werst Schienenwege auf 10 000 Einwohner.

In der letzten Zeit hat die Entwicklung etwas gestockt. Im Jahre 1879 wurden 557 Werst dem Verkehre neu übergeben, im Jahre 1880 nur 125, im Jahre 1881 sogar nur 33 und erst das Jahr 1882 hat wieder eine längere Strecke, nämlich 334 Werst, zugänglich gemacht. Wie die kurzen statistischen Berichte desselben Ministeriums, welche allmonatlich ausgegeben werden, nachweisen, erfuhr das Netz im Jahre 1883 eine Vergrösserung um 618 Werst, so dass am 1. Januar 1884 die gesammte Länge der eisernen Stränge sich auf 22 211 Werst belief.

Mit der Ausdehnung des Netzes hat sich die gesammte Einnahme vergrössert und betrug im Jahre 1881 — weiter reichen die Daten des offiziellen Sammelwerks in diesem Punkte noch nicht — 200 Millionen Rubel, denen Ausgaben im Betrage von 145 Millionen Rubel gegenüberstanden, so dass ein Ueberschuss von 55 Millionen Rubel erzielt ist. Das Jahr 1881 hat somit befriedigender abgeschlossen als das Jahr 1880, in welchem der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben 41 Millionen Rubel betrug. Gegen den Durchschnitt aus den 5 Jahren 1877 bis 1881 gehalten, erweist sich jedoch das 1881 er Ergebniss weniger glänzend, denn der durchschnittliche Ueberschuss dieser Jahre war 61 Millionen Rubel.

Auf die Werst berechnet, stellt sich die gesammte Einnahme im Jahre 1881 auf 9 460 R., die gesammte Ausgabe auf 6 836 R., so dass ein Reinertrag von 2 624 R. sich herausstellt. Darin zeigt sich eine Wendung zum Besseren, denn wenn diese Reineinnahme auch hinter der des fünfjährigen Durchschnitts zurückbleibt, die in den Jahren 1876—1880 3 035 und im Jahrfünft 1877—81 2 969 R. war, so dokumentirt sie doch eine Zunahme gegenüber dem Jahre 1880. Mehrere Jahre hindurch nahmen die Bruttoausgaben — wohl in Folge gesteigerter Verwaltungskosten — pro Werst zu, der Reinertrag pro Werst aber sank, da die Bruttoeinnahmen nicht Schritt hielten. Für die Jahre 1882 und 1883 wird voraussichtlich der Reinertrag beträchtlicher sein, da nach den oben erwähnten monatlichen Uebersichten die Bruttoeinnahme pro Werst im Jahre 1882 10 000 und im Jahre 1883 10 657 R. betrug.

Diese Betriebsergebnisse werden im Vergleich mit denen anderer Staaten kaum als günstige bezeichnet werden dürfen. Eine der Ursachen derselben dürfte in dem System der staatlichen Zinsgarantie zu suchen sein, dessen unheilvolle Wirkung noch jüngst erst in einer amtlichen Kundgebung betont wurde. Das „Journal des Wegebau-Ministeriums" sagte von demselben *): „Bei ihm haben die Bahnverwaltungen kein direktes Interesse an Einführung eines rationellen und wirthschaftlichen Betriebes, da die Regierung für Deckung derjenigen Summen Sorge tragen muss, welche zur Bestreitung der Betriebskosten und zur Bezahlung der Zinsen des Anlagekapitals erforderlich sind, aber aus dem Betriebe nicht herausgewirthschaftet werden."

Die Gesammtsumme der Aktien und Obligationen erreichte Anfang 1882 die Höhe von 1 296 Millionen Rubel Metall und 227 Millionen Rubel Papier, im Ganzen also die Höhe von 2 172 Millionen Rubel Papier, was einem Anlagekapital von 98 203 R. Papier pro Werst entspricht. Von dieser Summe gehören der Regierung 1 168 Millionen Rubel Papier, die Schuld der Eisenbahngesellschaften an die Krone für die Garantie beträgt 720 Millionen Rubel Papier, der Rest gehört Privaten. Neun Zehntel des Anlagekapitals sind somit von der Regierung beschafft worden.

Dem Staate gehören bis jetzt nur sehr wenige Eisenbahnen. Von dem ganzen Netz entfielen am 1. Januar 1883 20 494 Werst auf die Privatbahnen und 1 029 auf die des Staates. Neuerdings sucht die Regierung mehr Bahnen zu erwerben. Am 5. Januar 1883 ging die Linie Tambow-Saratow in ihren Besitz über und

*) Statistitschessky Sbornik Ministerstwa putjei Ssoobschtschenija. Band 8. St. Petersb. 1883. Band 9. St. Petersb. 1884.

*) Jahrg. 1883. Heft 16/17.

unter den beschlossenen Neubauten sind 440 Werst Regierungslinien.

Neben seinem Eisenbahnnetz verfügt Russland über ein ausgedehntes Netz von Land- und Wasserstrassen. Wie viel Werst die ersteren zusammen lang sind, scheint noch nicht bestimmt worden zu sein. Die letzteren sollen sich über 52 000 Werst erstrecken, also die Gesammtlänge der eisernen Schienenwege bedeutend übertreffen. Auch über diese Verkehrswege enthält der Sammelband des Wegebau-Ministeriums interessante Daten.

Die Einnahme der Chausseegelder nimmt auffälliger Weise von Jahr zu Jahr ab. Während noch im Jahre 1877 272 500 R. eingenommen wurden, brachte das Jahr 1881 nur 239 729 R. Pro Schlagbaum warf das letztere Jahr allerdings mehr ab, nämlich 3 329 R. gegen 3 323 R. im Jahre 1877. Auf die Werst Chausseelänge berechnet bleibt aber die Einnahme des Jahres 1881 um circa 9 pCt. hinter der des Jahres 1877 und um 5 pCt. hinter dem 5jährigen Durchschnitt der Jahre 1877 bis 1881 zurück. Pro Werst wurden im Jahre 1877 42,57, im Jahre 1881 38,76, im 5jährigen Durchschnitte 40,84 R. vereinnahmt.

Den Verkehr auf den Wasserstrassen vermittelten im Jahre 1881 968 Dampfer mit 66 679 Pferdekräften und eine ungezählte Menge anderer Flussfahrzeuge. Die Zahl der Dampfer hat sich gegen 1880 um 70 Stück vergrössert, also um etwa 8 pCt., gegen das Jahr 1874 aber um etwa 40 pCt. oder durchschnittlich 6 pCt. jährlich. Die Mehrzahl der Dampfer stammt eben aus den letzten 15 Jahren. Abgesehen von 111 Stück, bei denen über die Zeit ihres Stapellaufs nichts bekannt ist, datiren 360 ihren Ursprung aus der Zeit vor 1866; alle anderen sind erst seitdem in den Verkehr eingetreten. Am meisten Dampfer finden sich in dem Gebiete der Wolga-Dwina-Newa, nämlich 756 mit 56 887 Pferdekräften. Dann kommt das Gebiet der Flüsse Dnjepr, Düna, Weichsel und Niemen mit 140 Schiffen und 6 271 Pferdekräften. Unter den einzelnen Flüssen übertrifft die Wolga alle anderen durch ihre Dampferzahl; auf ihr schwammen im Jahre 1881 485 Dampfer mit 44 958 Pferdekräften.

Sehr ansehnlich ist die Zahl der hölzernen Wasserfahrzeuge, welche alljährlich neu gebaut werden, obgleich die Baulust extensiv abgenommen hat, wodurch die Schifffahrt gewonnen haben dürfte, da die Schiffe jetzt wohl in der Regel grösser und dauerhafter gebaut werden. Im Jahre 1881 verliessen 5 738 Schiffe im Werthe von 4 102 718 R. die Bauplätze — gegen 6 399 für beinahe 5 Millionen Rubel im Vorjahre. Der durchschnittliche Werth eines Schiffes, der also im Jahre 1877 noch nicht volle 600 R. war, beträgt mittlerweile 715 R. Die Gouvernements Nowgorod, Jaroslaw und Perm sind diejenigen, unter deren Bevölkerung die Schiffsbaukunst besonders entwickelt ist. So ist übrigens auch nothwendig, dass der Bestand auf diese Weise ergänzt wird, da alljährlich, besonders in den Frühjahrs- und Herbstmonaten eine nicht geringe Menge untergeht. Im Jahre 1880 belief sich die Zahl dieser verunglückten Fahrzeuge auf 426.

Das Waarenquantum, welches auf den internen Wasserstrassen zur Versendung gelangt, betrug im Jahre 1881 472 Millionen Pud, im Werthe von 186 Millionen Rubel. Doch verliefen die beiden vorhergehenden Jahre lebhafter, da in ihnen je 515 bis 522 Millionen Pud im Werthe von nahezu 200 Millionen Rubel versandt wurden. Wie umfangreich dieser Waarentransport auch erscheinen mag, gegenüber dem Quantum, welches die Eisenbahnen befördern, tritt es zurück, denn von diesen wurden im Jahre 1880 283 Milliarden Pud Waaren aller Art transportirt. Unter denselben spielte das Frachtgut natürlich die wichtigste Rolle und betrug z. B. im Jahre 1880 1 950 Millionen Pud, im Jahre 1878 sogar mehr als 2 000 Millionen Pud. Der Rest entfält auf die als Eilgut und als Passagiergut versandten Waaren.

Gerade dieser Waarenverkehr, zwar nicht in seiner ganzen Ausdehnung, aber in Bezug auf die hauptsächlichsten Bestandtheile, einige zwanzig an Zahl, ist im zweiten Bande einer besonderen Untersuchung unterzogen. Schon für die Jahre 1876 und 1878*) hat das Ministerium die Darstellung dieser Waarenbewegung veröffentlicht; neu schliesst sich die des Jahres 1880 an. Da derartige statistische Zusammenstellungen ausserordentlich mühselig und zeitraubend sind, scheinen sie nicht alle Jahre in Angriff genommen zu werden.

Diejenigen Waaren, die hauptsächlich in grösseren Mengen zur Versendung kommen, sind Getreide, Brennholz, Steinkohlen und Bauholz. Von ersterem wurden im Jahre 1880 auf den Eisenbahnen 294 Millionen Pud und auf den Wasserstrassen 107 Millionen Pud verfrachtet. Diese 4 Artikel repräsentiren von dem gesammten per Eisenbahn transportirten Frachtgut 56 pCt., von dem zu Wasser beförderten 64 pCt. Fasst man beide Transportmöglichkeiten zusammen, so nimmt das Getreide den ersten Platz ein. Von allen per Eisenbahn und per Wasser spedirten Gütern kommen auf Getreide allein 29 pCt., auf Brennholz 26 pCt., auf Steinkohlen 12 und auf Bauholz 11 pCt. Alle anderen Güter zusammen repräsentiren den Rest.

*) In den Bänden 3 und 6 des Abdrucks.

Natürlicher Weise bedienen sich die einzelnen Waaren der beiden Beförderungsmittel nicht in gleichem Masse. Brennholz z. B. wird mehr zu Wasser als per Eisenbahn verschickt.

Den ersteren Weg schlugen 174 Millionen, den letzteren 148 Millionen Pud ein. Steinkohlen dagegen benutzen fast ausschliesslich die Eisenbahn; 153 Millionen Pud wurden mit dieser befördert, während nicht volle 2 Millionen Pud zu Wasser gingen. Bauholz wird auffälliger Weise häufiger per Eisenbahn als zu Wasser versandt, denn auf der ersteren gelangten 94 Millionen Pud, auf den Flüssen nur 58 Millionen Pud zur Versendung. Vielleicht hängt diese seltsame Erscheinung damit zusammen, dass die Flösse, die grösstentheils aus Bauholz bestehen, hier nicht mit berücksichtigt sind. Von Kochsalz wurden auf der Eisenbahn 27½, auf den Flüssen 20½ Millionen Pud verschickt. Bei allen anderen Artikeln, welche beträchtlichere Bestandtheile des Verkehrs bilden, wie unverarbeitetes Eisen und Gusseisen, Zucker, Leinsaat, Stahlschienen, Petroleum, Flachs, Fische, Spiritus, Baumwolle, Hanf, Heringe, Tabak, Fleich, Häute, Leder und Talg, übertreffen die per Eisenbahn beförderten Mengen die zu Wasser versandten.

Schienen- und Wasserweg ergänzen sich natürlich: Von den Eisenbahnen gehen etwa 24 Millionen Pud auf die Wasserstrassen über, von diesen auf die ersteren aber das dreifache Quantum = 72 — 73 Millionen Pud. Diejenigen Artikel, welche erst zu Wasser und dann per Eisenbahn transportirt werden, sind Getreide, Naphta, Stearin, Mineralöle, Fische, Heringe, Salz, unverarbeitetes Eisen und Baumaterialien. Der Stapelplatz für die Umladung des Getreides bildet Rybinsk, für Salz und unverarbeitetes Eisen Nischni-Nowgorod, für die anderen genannten Gegenstände Zarizyn. Bei der Verladung der Waaren von den Eisenbahnen auf das Wasser erscheinen als Konzentrationspunkte für Getreide Samara, Perm und Saratow, für Bauholz Kalatsch.

Lehrreich ist der Vergleich der Abfuhr und Zufuhr an den Hauptpunkten der Grenze und an den Hauptpunkten des Binnenlandes. An den ersteren kamen 255 Millionen Pud an und von ihnen wurden fortgeschickt (ins Innere) 183 Millionen Pud. An den letzteren dagegen trafen ein 948 Millionen Pud und von ihnen gingen ab 1 019 Millionen Pud. Es überwog also an den Grenzorten die Zufuhr (aus dem Innern) und an den binnenländischen Orten die Abfuhr. Vermuthlich hängt dies damit zusammen, dass die an der Grenze eintreffende Zufuhr vielfach für das Auland bestimmt ist, während bei der von ihnen aus in das Innere des Landes sich ergiessenden Abfuhr es sich um aus dem Auslande gekommene, der Bevölkerung zu Konsumtionszwecken dienende Waare handelt. Demgemäss weisen die Meeresgrenzen ein entschiedenes Uebergewicht der Zufuhr über die Abfuhr auf und nur an der westlichen Landgrenze wurde das Gegentheil beobachtet. An dieser nämlich trafen 36,4 Millionen Pud ein und gingen 84 Millionen Pud ab, eine Erscheinung, die darauf zurückzuführen ist, dass im Jahre 1880 die Getreideausfuhr nicht so ansehnlich wie sonst war, daher relativ wenig an die Grenzen geschafft wurde, dagegen aber die Steinkohlenabfuhr ins Innere des Landes bemerkenswerthe Ausdehnung gewann: 45 Millionen Pud.

Zur besseren Veranschaulichung der Thätigkeit der Eisenbahnen in Bezug auf die Beförderung von Waaren dient der in Pudwersten ausgedrückte Umlauf von Waaren. Die Zahl der von allen Waaren zurückgelegten Pudwersten belief sich im Jahre 1880 auf 407 Milliarden. Auf die Werst Eisenbahnlänge kamen mithin durchschnittlich 19 350 000 Pud und jedes Pud durchlief durchschnittlich 338 Werst. Von den 407 Milliarden entfielen auf Getreide 123, auf Steinkohlen 43, auf Holz 18, auf Bauholz 16, auf Kochsalz 15 Milliarden, ein voller Belag dafür, dass der Verkehr sich in wenigen Artikeln hauptsächlich konzentrirt.

W. St.

Ueber kombinirte Rundreisebillete.

(Fortsetzung aus No. 11.)

Zu Ziffer 7.

12. Die in Vorschlag gebrachte Nummerirung der Streckenkoupons, event. bis zu 10 000 und von da ab wieder mit 1 beginnend, unter Zusetzung des Buchstabens A., B. etc., ähnlich wie bei den Edmonson'schen Billeten, hielt die Kommission zwar für zweckmässig, sie glaubte aber die Entscheidung in diesem Punkte lediglich den Verwaltungen überlassen zu sollen und befürwortete nur, die Nummerirung in jedem Falle mindestens bis 10 000 durchzuführen.

13. In Bezug auf die Einrichtung der für verschiedene Routen fakultative Gültigkeit besitzenden Koupons, welche ermöglicht festzustellen, auf welcher Route der betreffende Koupon benutzt worden ist, sprach sich die Kommission dahin aus, dass die Anbringung eines Kontrollkoupons unter Zustimmung der betheiligten Verwaltungen und unter der Voraussetzung zulässig sei, dass das Format solcher Koupons (einschliesslich der Kontrollkoupons) mit den allen Vereinsverwaltungen mitgetheilten Mustern übereinstimme.

14. Bei der verschiedenen Heftart der Verwaltungen wurden die Abschnitte grösstentheils unkenntlich und es wurde noch in die Koupons hineingeheftet. Zur Vermeidung dieses Uebelstandes wurde nun von einer Verwaltung beantragt, einen breiteren (linksseitigen) Abschnitt an Blanko- und festen Koupons anzubringen.

Wie indessen aus der Versammlung konstatirt wurde, ist es bis jetzt nicht bekannt geworden, dass Klagen in der angegebenen Richtung laut geworden sind. Auch glaubte die Kommission, dass derartige Missstände nicht hervortreten werden, wenn jede Verwaltung bei der Herstellung ihrer Koupons sich genau an das vorgeschriebene Formular hält und insbesondere bei Anbringung der Metallhaften darauf achtet, dass die letzteren nicht zu weit in den Abschnitt hinein reichen.

15. Als nothwendig ist ferner aus den Kreisen der Vereinsverwaltungen bezeichnet worden, auf dem linksseitigen Abschnitt der Blankokoupons bei der Verausgabung handschriftlich die Seriennummer, und bei Blanko- und festen Koupons die Ordnungsnummern auf den gleichen Abschnitten in Druck anzubringen. Zur Motivirung dieses Antrages wurde bemerkt, dass wiederholt Reklamationen auf Grund der Billetumschläge nebst eingehefteten Abschnitten nicht entschieden werden konnten, dass zu diesem Zwecke vielmehr erst die Bestellscheine hätten requirirt werden müssen; der Antrag fand indessen keinen Beifall, die Kommission sprach sich vielmehr wegen der erheblicheren Mehrkosten einstimmig gegen die doppelte Nummerirung aus.

16. In Erledigung eines bezüglichen Antrages empfahl die Kommission allen Vereinsverwaltungen, auch die Billetumschläge mit dem Namen der Ausgabestation zu bedrucken; von entsprechender Ergänzung der Ausführungsvorschriften wurde dagegen abgesehen.

Zu Ziffer 8.

17. Zulässigkeit der Verwendung eines Blankokoupons an Stelle eines aufliegenden festen (Gemeinschafts-) Koupons für zusammengelegte Strecken verschiedener Verwaltungen oder an Stelle eines Koupons für Dampfschiffsstrecken oder für Gebirgsübergänge.

In dieser Beziehung wurde von einer Verwaltung darauf hingewiesen, dass bei der grossen Anzahl der Koupons für zusammengelegte Strecken die Verpflichtung zur Verwendung von festen Koupons das Billetmaterial der Ausgabestellen ausserordentlich vermehren würde, obwohl in vielen Fällen nicht einmal ein Verkauf derartiger Koupons zu gewärtigen sei. Es empfehle sich deshalb, die Zulässigkeit der Verausgabung von Blankokoupons in solchen Fällen ausdrücklich auszusprechen.

Eine andere Verwaltung bezeichnete dagegen die Verwendung eines Blankokoupons in den in Rede stehenden Fällen nicht als erwünscht; dieselbe giebt in allen Fällen der Verwendung fester Koupons (wegen der mit der unvermeidlichen Eintragung einer grossen Anzahl von Aufenthaltsstationen verbundenen erheblichen Mehrarbeit) den Vorzug.

Die Kommission hielt für zweckmässig, die Befugniss zur Ausfertigung von Blankokoupons auf die unmittelbar aufeinander folgenden Strecken ein und derselben Verwaltung zu beschränken.

Die Ausdehnung dieser Befugniss auch auf Koupons für zusammengelegte Strecken verschiedener Verwaltungen, sowie die Vereinigung von Gebirgsstrecken und Eisenbahn- oder Dampfschiffsstrecken, oder die Vereinigung von Koupons, welche fakultativ auch für Strecken anderer Verwaltungen Gültigkeit haben, mit Koupons für andere Strecken zu einem Blankokoupon, konnte indessen nicht befürwortet werden, weil hierbei den Transitverwaltungen (bei Koupons für Fakultativstrecken verschiedener Verwaltungen event. derjenigen Verwaltung, welche den Koupon auflegt) die wünschenswerthe und nothwendige Kontrolle entgehen würde.

Dagegen hielt man — zur Begegnung etwaiger formaler Bedenken — für angemessen, die Bestimmung in dem 3. Absatze der Ziffer 8 der Ausführungsvorschriften dahin zu erweitern, dass die Ausfertigung von Blankokoupons unter den hier ausgesprochenen Voraussetzungen auch für Dampfschiffsstrecken, sowie auch dann zulässig sein soll, wenn feste Koupons aufliegen.

Unter Ziffer 8 würde demnächst eine Bestimmung aufzunehmen sein, durch welche darauf aufmerksam gemacht wird, dass die Koupons für zusammengelegte Strecken verschiedener Verwaltungen, sowie diejenigen Koupons, welche fakultativ auch für Konkurrenzstrecken einer Nachbarverwaltung Geltung haben, im Generalverzeichnisse besonders ersichtlich gemacht worden sind.

Zur Begegnung etwaiger Zweifel sprach sich die Kommission noch dahin aus, dass für die in dem Generalverzeichnisse enthaltenen Gebirgstouren auch (rothe) Blankokoupons, und zwar unter Benutzung der Formulare der ausgebenden Verwaltung, ausgefertigt werden dürfen, sie hielt sogar für zweckmässig, noch weiter zu gehen und zu bestimmen, dass für Gebirgsstrecken in allen Fällen nur Blankokoupons auszugeben sind. Hierdurch modifizirt sich auch in entsprechender Weise die Ziffer 3 (Abs. 1) der Ausführungsvorschriften.

In weiterer Konsequenz der vorstehend registrirten Beschlüsse hielt die Kommission ferner für nothwendig, die in Ziffer 3 der Ausführungsvorschriften enthaltene Verpflichtung, dass auch die festen, sowie die Blankokoupons für Gebirgsstrecken von den sogenannten „Eigenthumsverwaltungen“ aufzulegen und an die debitirenden Verwaltungen abzugeben sind, zu beseitigen.

18. Der fernerweit gemachte Vorschlag, am Schlusse des dritten Absatzes unter Ziffer 8 hinzuzufügen: „Für zusammengelegte Strecken dürfen Blankokoupons demnach nicht angewendet werden“, hat durch die Beschlussfassung zu lfd. No. 17 Erledigung gefunden.

19. Der gegebenen Anregung, den Datumstempel auf den Koupons auf der mit der zur Aufdrückung desselben bezeichneten Stelle des Billetumschlags korrespondirenden Stelle anzubringen, wird bei der vorzunehmenden anderweiten Formulirung der Ziffer 8 der Ausführungsvorschriften Rechnung getragen werden.

20. Mit den vorstehend erörterten Fragen steht der Antrag einer andern Verwaltung in einem gewissen Zusammenhange, dass für stark frequentirte Verbindungen, z. B. Frankfurt-Berlin über Bebra-Halle, über Nordhausen-Magdeburg und über Kreiensen-Magdeburg, mehr direkte Koupons hergestellt werden möchten, eine Frage, welche nach Ansicht der Kommission zwar Gegenstand der Vereinbarung unter den betheiligten Verwaltungen ist, bezüglich deren man jedoch für ausserordentlich erwünscht hielt, wenn neben den vorhandenen Koupons für Theilstrecken noch besondere, die Endpunkte grosser durchgehenden Routen verbindende Koupons aufgelegt würden.

21. Die Zulässigkeit der Verbindung eines sogenannten lokalen Koupons mit einem zweiten, fakultativ auch für Konkurrenzstrecken einer Nachbarverwaltung gültigen Koupon zu Einem Blankokoupon wurde von der Kommission verneint.

22. Für den Druck der Streckenkoupons und Billetumschläge, sowie für die Zusammenstellung der Billete wurde von einer Verwaltung eine Entschädigung von 60 ₰ durch Einrechnung eines fixen Zuschlags in den Billetpreis in Vorschlag gebracht. Dieser Zuschlag basirt auf der Ermittelung, dass die Druckkosten für jeden Koupon auf 0,57 ₰, die Anfertigungskosten für jedes kombinirte Billet auf 44 ₰ sich stellen und dass erfahrungsmässig in jedes Billet ca. 20 Koupons eingefügt werden. (Die ferner entstehenden Kosten für Druckformulare etc. sind hierbei ausser Berechnung gelassen worden.)

Von einer anderen Verwaltung ist der Vorschlag ausgegangen, den Zuschlag auf 1 pCt. des Billetpreises, in minimo jedoch auf 1 ℳ festzusetzen.

Da die Einrechnung eines Zuschlages in den Billetpreis sich nach Ansicht der Kommission als eine Tariffrage darstellt, so konnte dieselbe nicht durch einseitigen Kommissionsbeschluss gelöst werden.

Auch wurde darauf hingewiesen, dass der Antrag auf Einrechnung eines Zuschlags schon früher im Schosse der Kommission gestellt, aber abgelehnt worden sei.

Die Kommission entschied daher, dass ein fixer Zuschlag in den Billetpreis nicht einzurechnen sei.

Zu Ziffer 9.

23. Berechtigung resp. Verpflichtung der Ausgabestellen zur Zusammenstellung und Verabfolgung von Billeten, in welche Koupons der ausgebenden Verwaltung nicht Aufnahme finden sollen. Eventuell Festsetzung einer Entschädigung (zu Lasten der betheiligten Verwaltungen) für die Ausfertigung solcher Billete.

Hierzu wurde von anderer Seite beantragt, eine ausdrückliche Festsetzung zu treffen, dass zur Zusammenstellung und Verausgabung kombinirter Billete nur die Ausgabestellen derjenigen Verwaltungen verpflichtet sind, in deren Bahnbereiche die Reise angetreten oder beendigt wird, da ein triftiger Grund, die Ausgabestellen unbetheiligter Verwaltungen hierzu zu verpflichten, nicht vorhanden sei. Eine solche Bestimmung sei event. auch in die dem Generalverzeichnisse vorangeschickten „allgemeinen Bestimmungen“ aufzunehmen.

Eine andere Verwaltung sprach sich zwar für die Berechtigung, aber gegen die Verpflichtung der Ausgabestellen der unbetheiligten Verwaltungen aus, indessen erschien ihr, wenn eine solche Verpflichtung dennoch geschaffen werden sollte, die Gewährung einer besonderen Entschädigung zu Lasten der betheiligten Verwaltungen, ganz abgesehen von den Komplikationen der Abrechnung, in dem Falle entbehrlich, wenn der zu Ziffer 8 der Ausführungsvorschriften (siehe lfd. No. 22) gemachte Vorschlag angenommen werden sollte, den Billetpreisen einen fixen Zuschlag einzurechnen, weil dieser Zuschlag alsdann derjenigen Verwaltung, welcher die Ausgabestelle angehört, zufallen müsse.

Die Kommission erkannte zwar die Thatsache als richtig an, dass von dem Publikum zuweilen aus Unkenntniss Billetbestellungen bei solchen Verwaltungen gemacht werden, deren Strecken bei Zusammenstellung der Billete unberücksichtigt bleiben. Gleichwohl glaubte dieselbe, von der Ansicht ausgehend, dass derartige Fälle nur zu den Ausnahmefällen gehören, sich dagegen aussprechen zu sollen, solche Verwaltungen allgemein zur Ausfertigung der verlangten Billete zu verpflichten. Dass die betreffenden Verwaltungen in dem zur Verhandlung stehenden Falle zur Ausfertigung von Billeten berechtigt seien, wurde allseitig anerkannt.

24. Neue Fassung für die Absätze 2 und 3.

„Die Bestellungen kombinirter Rundreisebillete haben ausschliesslich bei den Billetexpeditionen zu erfolgen, und zwar so zeitig, dass den Ausgabestellen für die Ausfertigung und Verabfolgung der Billete wenigstens 3 Tage vom Eingang der Bestellungen an gerechnet, verbleiben.

Zu den Bestellungen sind die vorgerichteten Formulare zu verwenden, welche von den Billetexpeditionen unentgeltlich verabfolgt werden. Briefliche Bestellungen ohne Benutzung dieser Formulare werden nur dann berücksichtigt, wenn sie neben der genauen Bezeichnung der Route und Wagenklasse auch den Tag des Antritts der Reise und die Bezeichnung derjenigen Station, von welcher dieser zu erfolgen hat, enthalten.“

25. Zusatz zu Absatz 3, dass diejenigen Bestellungen, welche nicht direkt bei der Aufgabestelle, sondern durch Vermittelung einer auswärtigen Abgangsstation erfolgen, so zeitig bei der Billetexpedition der letzteren angebracht sein müssen, dass die für die Hinsendung des Bestellzettels an die Ausgabestelle, die für die Ausfertigung der Billete (mindestens 4 Amtsstunden) und die für die Uebersendung der Billete an die Abgangsstation, sowie die Abgabe an die Besteller erforderliche Zeit verbleibt.

26. Bestimmung einer längeren Frist für die Bestellung der Billete, um eine minder starke Besetzung der Ausgabestellen mit Personal zu ermöglichen (cfr. auch die unmittelbar vorhergehenden Anträge).

Zu diesen Anträgen ist folgendes zu bemerken: Im Schosse der Kommission wurde unter Mittheilung praktischer Erfahrungen die Nothwendigkeit angemessener Verlängerung der jetzt geltenden Fristen behauptet, sowie ferner darauf aufmerksam gemacht, dass die Amtsstunden bei den verschiedenen Verwaltungen nicht die gleichen seien und vorgeschlagen, die Frist nach Tagen zu bemessen, um hierdurch auch eine grössere Einheitlichkeit im Vereinsgebiete herbeizuführen.

Von anderen Seiten wurde die Meinung vertreten, dass die Bemessung der Zeit je nach den lokalen Verhältnissen eine verschiedene sein müsse, und vorgeschlagen, überhaupt keine Fristbestimmung zu treffen, sondern in den Ausführungsvorschriften festzusetzen, dass die Zeitbestimmung jeder Verwaltung überlassen sei. Hierdurch würden auch die Schwierigkeiten vermieden, welche in Reklamationsfällen (wenn das Billet innerhalb der festgesetzten Frist nicht verabfolgt werden konnte) in Bezug auf den dem Reklamanten zu vergütenden Betrag erfahrungsmässig bereits erwachsen sei.

Ein anderer Theil der Konferenztheilnehmer hielt nicht für angezeigt, eine Erweiterung der jetzt bestehenden Fristen eintreten zu lassen und war der Ansicht, dass eine angemessene Vermehrung des Personals der Ausgabestellen eintreten müsse, wenn von dem vorhandenen innerhalb der gegenwärtigen Fristen, die im allgemeinen als ausreichend befunden worden seien, die Arbeit nicht bewältigt zu werden vermöge. Eine jede Verwaltung habe zudem (abgesehen vielleicht von den grossen Verkehrs-Mittelpunkten) durch angemessene Festsetzung der Amtsstunden das Mittel in der Hand, sich vor Unzuträglichkeiten zu schützen.

Die Kommission lehnte zunächst den Antrag, die bestehenden Fristbestimmungen gänzlich aufzuheben und die Festsetzung der Fristen jeder Verwaltung zu überlassen, ab.

Der nunmehr gestellte positive Antrag, für die Erledigung der am Orte der Ausgabestelle erfolgenden Bestellungen eine Frist von 24 Stunden festzusetzen, von dem Zeitpunkte an gerechnet, von welchem ab der Bestellschein in der Hand des Expedienten sich befindet, wurde gleichfalls abgelehnt, dagegen ein fernerer Antrag, die gegenwärtig geltenden 4 Amtsstunden auf 6 Amtsstunden, und zwar auch bezüglich der den Ausgabestellen von auswärts zugehenden Bestellungen, zu erweitern, angenommen.

Den unter lfd. No. 24 registrirten Antrag, Bestimmung dahin zu treffen, dass Bestellungen ausschliesslich bei den Billetexpeditionen erfolgen sollen, hielt die Kommission nicht für annehmbar, weil die Billetexpeditionen häufig nicht mit dem erforderlichen geschulten Personale besetzt sein werden.

27. Auf Grund der in der ersten Ausgabeperiode gemachten Erfahrungen war zur Vorbeugung von zeitraubenden Rückfragen, welche die Aushändigung der brieflich bestellten Billete zu dem gewünschten Zeitpunkte erschweren resp. verhindern könnten, eine Ergänzung der Bestimmungen über die Zulässigkeit brieflicher Bestellungen ohne Benutzung des vorgeschriebenen Bestellscheinformulars dahin in Vorschlag gebracht worden, dass solche Bestellungen nur dann Berücksichtigung finden können, wenn in denselben die Seriennummern der zu verwendenden Koupons angegeben sind. Auch wurde vorzuschreiben empfohlen, dass bei solchen Bestellungen die Station anzugeben sei, auf welcher das Billet in Empfang genommen werden soll (cfr. a. lfd. No. 24).

Der hier registrirte Antrag wurde aus dem Schosse der Kommission dahin ergänzt, dass verlangt werden möge, der Besteller solle auch die Wagenklasse angeben, sowie den Tag des Beginns der Gültigkeit und die Station bezeichnen, von welcher aus die Reise angetreten werden soll.

Ein anderer, gleichfalls aus der Versammlung gestellter Antrag ging dahin, in dem letzten Absatze der Ziffer 9 der Ausführungsvorschriften die Worte „wenn auch ohne Benutzung des Bestellscheinformulars“ zu streichen.

Ein dritter Antrag war endlich darauf gerichtet, Bestimmung zu treffen, dass auswärtige Bestellungen, insoweit sie nicht unter Beachtung der bestehenden Vorschriften bei der Ausgabestelle direkt erfolgen, nur durch Vermittelung der Billetexpedition derjenigen Station gemacht werden können, von der aus die Reise angetreten werden soll. Eine solche Vorschrift befinde sich in einem Verwaltungsbezirke seit längerer Zeit praktisch in Anwendung und habe sich, wie mitgetheilt wurde, bewährt.

Aus der längeren Diskussion des Gegenstandes gewann die Kommission die Ueberzeugung, dass es nur schwer gelingen werde, zu einer Einigung über einen der vorliegenden Anträge zu gelangen, und es fand bei dieser Sachlage der nach Schluss der Diskussion gestellte Antrag allseitige Annahme, von jeder Aenderung der geltenden bezüglichen Bestimmungen zur Zeit abzusehen.

28. Hinterlegung einer, bei Nichtabnahme des bestellten Billets verfallenden, entgegengesetztenfalls auf den Billetpreis zur Anrechnung kommenden Kaution seitens des Bestellers.

Von anderer Seite wurde dagegen bemerkt, dass die Hinterlegung einer Kaution nicht empfehlenswerth sei. Die Nichtabnahme bestellter Billete sei — nach den gemachten Erfahrungen — nur sehr selten vorgekommen und immer auf begründete Motive zurückzuführen gewesen.

Auch die Kommission hielt die Festsetzung obligatorischer Vorschriften in Bezug auf die Hinterlegung einer Kaution wegen der andernfalls für die auswärtigen Stationen erwachsenden Buchungsschwierigkeiten nicht für zweckmässig, sie glaubte vielmehr den einzelnen Verwaltungen die Ergreifung geeigneter Massnahmen überlassen zu sollen.

29. Von einer Verwaltung wurde als zweckmässig empfohlen, in dem Bestellscheinformulare in Spalte 3 die Wagenklassen und in Spalte 5 die Kilometer einzutragen, auch das Formular auf beiden Seiten zu bedrucken, da eine Seite erfahrungsmässig zu den Bestellungen nicht ausreiche.

Eine andere Verwaltung bezeichnete dagegen als erwünscht, nach Kol. 3 noch eine weitere Spalte: „Davon doppelt befahren“ aufzunehmen, um die Gesammtentfernung der doppelt befahrenen Strecken und damit das zulässige Viertel der doppelten Befahrung alsbald ohne Zeitverlust feststellen zu können.

Die Kommission hielt jedoch nicht für erforderlich, eine besondere Vorschrift dahin zu treffen, dass das Formular auf beiden Seiten zu bedrucken sei, da dies der Entschliessung jeder Verwaltung überlassen bleiben könne. Die übrigen Vorschläge erachtete die Kommission dagegen für zweckmässig.

Zu Ziffer 10.

30. Die von einer Seite beantragte Ergänzung der Bestimmung in Absatz 1 dahin, dass die Billete schreibensunkundiger Kinder durch deren Begleiter mit der Angabe des Namens der ersteren versehen werden müssen, wurde nicht für nöthig erachtet und der Antrag abgelehnt.

31. Für feste Rundreisebillete ist bei einer grossen Zahl von Verwaltungen auf Grund eines Tarifverbands-Beschlusses vom Jahre 1882/83 die Vorschrift erlassen, dass die Reise auf solche Billete nur am Tage der Lösung der letzteren angetreten werden darf. Es wurde mit Rücksicht hierauf die Aufnahme einer Bestimmung vorgeschlagen, dass die Inhaber kombinirter Rundreisebillete nicht gehalten sind, die Reise am Tage der Billetlösung (auf welchen der Stempel lautet) anzutreten, oder dass der Antritt der Reise an jedem Tage innerhalb der Gültigkeitsdauer des Billets erfolgen kann.

Von anderer Seite wurde noch darauf aufmerksam gemacht, dass diese Frage für die in den letzten Tagen der Ausgabeperiode gelösten Billete, deren Gültigkeit sich noch auf einen längeren Zeitraum nach Schluss jener Periode erstrecke, eine besondere praktische Bedeutung habe. Da die Fahrt, wenn der Antritt derselben am Tage der Billetausgabe verlangt werde, schon auf der nächsten Station bestimmungsgemäss ohne Zeitbeschränkung unterbrochen werden könne, so würde das gestellte Verlangen leicht illusorisch gemacht werden können, ohne

dass andererseits ein genügender Grund für dasselbe zu erkennen sei.

In der über diese Vorschläge eingeleiteten Diskussion gelangte die Kommission zu der Ansicht, dass es mit Rücksicht auf die Bestimmung in dem ersten Absatze der Ziffer 13 der Ausführungsvorschriften zu gestatten sei, dass der Reisende, gleichwie ihm freistehe, auf jeder beliebigen Zwischenstation die Reise nach Belieben, selbstverständlich innerhalb der Gültigkeitsdauer, zu unterbrechen, auch die Reise zu jeder beliebigen Zeit antreten könne.

Der zu lfd. No. 40 vorgeschlagene Zusatz soll unter Ziffer 10 der Ausführungsvorschriften als erster Absatz Platz finden.

(Fortsetzung folgt.)

Betrügerische Benutzung von Retourbillets.

In No. 2 S. 18 des laufenden Jahrgangs der Vereinszeitung wurde kurz ein Straffall erwähnt, wonach ein Schaffner, der einige ihm von Reisenden übergebene Retourbillets veräussert hatte, unter Anklage wegen Betrugs gestellt war, welche darauf basirte, dass ihm schon nach seiner Instruktion die Nichtübertragbarkeit der Billets bekannt gewesen sei. Das Berliner Schöffengericht hatte denselben auch wegen Betrugs zu 6 Wochen Gefängniss verurtheilt, welches Urtheil in der Berufungsinstanz vom Landgericht bestätigt worden war, während das Kammergericht in der Revisionsinstanz das Urtheil mit Rücksicht auf dessen Motivirung aufhob. — Da die Frage der Nichtübertragbarkeit der Retourbillets sowohl für die Eisenbahnen als auch für das Publikum von Interesse ist, haben wir uns bemüht, den Wortlaut des Kammergerichts-Erkenntnisses in Erfahrung zu bringen. Wir theilen dasselbe, welches vom 15. Dezember 1884 datirt ist, nachstehend mit, soweit dasselbe die Rechtsfrage betrifft, auf welche Weise in rechtsverbindlicher Weise die Nichtübertragbarkeit des Billets ausgesprochen sein muss.

Der Beschwerdeführer, Schaffner S. in Berlin, hatte u. A. in der Revisionsinstanz geltend gemacht:

Nur dann, wenn sich auf dem Billet ein Vermerk befunden hätte, dass dasselbe nur für die Person desjenigen gelten sollte, welcher es auf der Hinfahrt benutzt gehabt, würde die Bahnverwaltung ein Recht gehabt haben, dem qu. Reisenden die Rückfahrt zu untersagen, im anderen Falle aber hätte zweifellos der Reisende sein Recht auf Mitfahrt im Wege der Klage erzwingen können.

Ueberhaupt wäre es beim Mangel einer bindenden Vereinbarung ungerechtfertigt, dass Retourbillets nur für die Person gelten sollten.

Ebenso könnte als Betrug angesehen werden, wenn ein Theaterbillet von einer Person während der ersten beiden und von einer anderen Person während der übrigen Akte benutzt worden oder wenn mehrere Personen sich in die Benutzung von Abonnementsbillets theilten.

Das Urtheil sage zwar, diese Retourbillets seien nach dem Reglement nicht übertragbar; wie die Bestimmung des Reglements jedoch laute, ob und wie dasselbe publizirt sei, darüber sage es nichts.

Gegen diese und die weiteren Ausführungen sagt das Kammergericht in seinen Entscheidungsgründen folgendes:

„Die Ausführung des Revidenten,

dass trotz einer bezüglichen Bestimmung des Reglements der Reisende immer nur dann gebunden sein könne, wenn das Verbot der Uebertragbarkeit auf dem Billet aufgedruckt wäre,

trifft nicht zu. Sobald es feststeht, dass das Reglement eine derartige Bestimmung enthält und dieses vorschriftsmässig publizirt ist, bedarf es eines weiteren, die Uebertragbarkeit der Retourbillets ausschliessenden Verbots nicht, da der Reisende verpflichtet ist, die Gesetze zu kennen, und Unkenntniss denselben nicht exkulpiren kann.

Unerheblich sind ferner die Rügen bezüglich der Frage, ob das in Rede stehende Billet nicht ohne Weiteres zur Unterbrechung der Fahrt in Halle berechtigte, und ob die Abstempelung bewirkt war, da nicht aus diesen Gründen seine Ungültigkeit der thatsächlichen Feststellung zufolge hergeleitet wird.

Unzutreffend ist endlich, was Revident über die mangelhafte Begründung des Berufungsurtheils bezüglich der zum Thatbestande des Betruges erforderlichen Täuschung ausführt, indem er den Nachweis darüber vermisst, inwiefern eine Täuschung möglich gewesen sei und welche Beamten der Bahnverwaltung hätten getäuscht werden sollen.

Es ist in dieser Beziehung vom Vorderrichter als unbedenklich angenommen werden, dass der Angeklagte, welcher den Zug No. 12 als Schaffner begleitete, das qu. ungültige Billet seinen dienstlichen Pflichten zuwider nicht angehalten haben würde und zwar schon deshalb, weil er im anderen Falle die Entdeckung seiner Betheiligung bei dieser Angelegenheit zu befürchten gehabt hätte.

„Getäuscht sollten — so heisst es in den Erwägungsgründen — die Aufsichtsbeamten der Bahnverwaltung durch die Unterdrückung der wahren Thatsache werden, dass ein nicht im Besitze eines gültigen Billets befindlicher Reisender den Eisenbahnzug von Halle nach Berlin benutzte.“

Hierdurch hat das Urtheil auch das Moment der Irrthumserregung ohne erkennbaren Rechtsirrthum festgestellt.

Dagegen war trotz alledem die Revision für gerechtfertigt zu erachten und zwar aus folgenden Gründen:

Der Berufungsrichter erachtet einen versuchten Betrug, dem Königlichen Eisenbahnfiskus gegenüber für erwiesen, indem er annimmt, dass dieser eine Schädigung erlitten haben würde dadurch, dass ihm die für die Beförderung eines Reisenden von Halle nach Berlin zustehende Gebühr entzogen werden sollte. Diese Annahme setzt voraus, dass das betreffende Billet, mit dem der Reisende in Halle von dem Stationsvorsteher Paul betroffen wurde, in der That, wie der Berufungsrichter annimmt, ein ungültiges gewesen ist, denn im anderen Falle, wenn der Reisende in der Lage war, sein Recht auf Mitfahrt auf Grund des qu. Billets im Wege der Klage zu erzwingen, fällt das Merkmal der Vermögensbeschädigung und damit der Thatbestand des Betruges.

Der Berufungsrichter stellt nun thatsächlich fest, dass diese Billets — Retourbillets von Berlin nach Frankfurt a/M. — nach dem Reglement nicht übertragbar und demgemäss nur in der Hand desjenigen, welcher sie auf der Hinreise benutzt hat, gültig seien, und gelangt auf Grund dessen zu der Annahme, dass der qu. Reisende, der das Billet erst in Halle erworben hat, um von dort nach Berlin zu fahren, durch den Besitz desselben nicht das Recht auf Beförderung durch die Bahnverwaltung erlangt habe.

Diese Begründung der Ungültigkeit wäre auch, trotz ihrer Allgemeinheit, unzweifelhaft zutreffend, wenn feststände, dass eine reglementarische Vorschrift hierüber vorhanden und dieselbe vorschriftsmässig publizirt worden ist.

Das im „Centralblatt für das Deutsche Reich“ vom Jahre 1874, Seite 149 fg., publizirte Betriebsreglement für die Eisenbahnen Deutschlands vom 11. Mai 1874 enthält jedoch ebenso wie seine späteren Ergänzungen eine derartige Bestimmung über Retourbillets nicht. Der Berufungsrichter hat nicht geprüft und nicht erkennbar gemacht, ob nicht noch eine andere allgemein verbindliche, die Uebertragbarkeit der Retourbillets ausschliessende reglementarische Bestimmung existirt, aus der die Ungültigkeit des qu. Billets herzuleiten ist. Die Annahme des Berufungsrichters, dass diese Billets nach dem Reglement, d. h. nach dem zitirten Betriebsreglement nicht übertragbar seien beruht augenscheinlich auf einem Rechtsirrthum.

Demzufolge hat der Berufungsrichter das Moment der Vermögensbeschädigung unzureichend festgestellt und lassen auch die weiteren diesbezüglichen Ausführungen einen Rechtsirrthum erkennen. War auf dem qu. Retourbillet nicht vermerkt, dass es nur für diejenige Person, welche es gelöst hatte, gültig, dass es unübertragbar sei, und findet sich auch in einem vorschriftsmässig publizirten Bahnreglement eine solche Bestimmung nicht, so war der Käufer des Billets wohl berechtigt, Beförderung auf der bezeichneten Strecke von der Bahnverwaltung zu beanspruchen und letztere verpflichtet, solche zu leisten; von einer Beschädigung des Eisenbahnfiskus würde hiernach keine Rede sein können.

Es war daher aus diesen Gründen, wie geschehen, das angefochtene Urtheil aufzuheben und die Sache in Gemässheit des § 394 Strafprozessordnung zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung in die Vorinstanz zurückzuverweisen.“

Nach Ansicht des Kammergerichts genügt es somit zur Rechtsgültigkeit der Bestimmung, betreffend Unübertragbarkeit des Retourbillets, dass entweder in dem vorschriftsmässig publizirten Betriebsreglement oder auf dem Retourbillet die Unübertragbarkeit desselben ausgesprochen ist.

Die finanziellen Ergebnisse des Sekundärbetriebes bei den Preussischen Staatsbahnen.

Um dem Beschlusse des Hauses der Abgeordneten vom 20. Februar 1883:

„die Königliche Staatsregierung zu ersuchen, für die nächsten Jahre auf einzelnen dazu besonders geeigneten Bahnstrecken zu ermitteln, wie sich die finanziellen Resultate des Sekundärbahnbetriebes gegenüber den Kosten des Betriebes der Vollbahnen stellen, und das Ergebniss dem Landtage in der Denkschrift über den Betrieb der Staatsbahnen mitzutheilen,“

entgegenzukommen, ist in dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Betriebsjahr 1883/84 mittelst einer Gegenüberstellung der finanziellen Ergebnisse einzelner Bahnen bei Sekundär- und Vollbetrieb der Versuch gemacht worden, eine Vergleichung der Ergebnisse des Sekundär- und Vollbetriebes für das Betriebsjahr 1883/84 hinsichtlich folgender Bahnstrecken:

1. des Betriebsamtsbezirks Stolp, im Einzelnen:
   Wangerin-Konitz, Neustettin-Stolpmünde, Zollbrück-Rügen-

walde, Neustettin-Belgard, Hafenbahn Stolpmünde-Rügenwalde;
2. Cassel-Waldkappel;
3. Bonn-Euskirchen;
4. Rheine-Quakenbrück;
5. Finnentrop-Olpe-Rothemühle

anzustellen.

Wie seitens des Vertreters der Staatsregierung bereits in der Sitzung der Budgetkommission des Hauses der Abgeordneten vom 14. Dezember 1882 erklärt worden ist, fehlt es für die anzustellenden Ermittelungen an den erforderlichen Unterlagen, insbesondere an einer getrennten Buchung. Das Ergebniss der Ermittelungen beruht daher zum Theil nur auf Schätzungen und kann mithin als ein vollkommen zutreffendes nicht bezeichnet werden. Im Einzelnen ist folgendes hervorzuheben:

Soweit angängig, sind die auf den bezeichneten Strecken durch den Sekundärbetrieb erwachsenen wirklichen Einnahmen und Ausgaben ermittelt worden. Die Einnahmen bezw. Ausgaben für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen etc. sind nach Verhältniss der durch solche Mitbenutzung entstandenen Mehrausgaben berechnet. Die Einnahmen „Insgemein", sowie der Antheil an den allgemeinen Verwaltungskosten der Direktion und des Betriebsamts, deren Leitung die Sekundärbahn unterstellt ist, sind nach Verhältniss der auf den Direktionsbezirk und der auf die Sekundärbahn entfallenen Einnahmen; der eventuelle Antheil an den Kosten der betreffenden Bauinspektion nach Verhältniss der Zahl der auf die Sekundärbahn und auf die übrigen der Bauinspektion unterstehenden Strecken entfallenen Bahnmeistereien ermittelt. Einnahmen, sowie Ausgaben für Betriebsmittel sind nach Verhältniss der in dem Direktionsbezirke und der auf der Sekundärbahn zurückgelegten Lokomotiv- bezw. Wagenachskilometer unter Berücksichtigung des durch den sekundären Betrieb veranlassten geringeren Verschleisses berechnet worden.

Aus den als Vollbahnen betriebenen Bahnstrecken geeignete Vergleichungsobjekte zu entnehmen, ergab sich als unthunlich, da die erforderliche Gleichartigkeit in Boden-, Längen- und Verkehrsverhältnissen fehlte. Es erübrigte daher nur, bei den Ermittelungen von der Annahme auszugehen, dass auf den zur Vergleichung gewählten Sekundärbahnen Vollbetrieb bestehe, und danach Mehreinnahmen wie Mehrausgaben zu berechnen. In dieser Beziehung ist zu bemerken, dass Mehreinnahmen vorzugsweise durch den Erlös aus der Veräusserung der bei der Erneuerung des Oberbaues gewonnenen Materialien, Mehrausgaben dagegen durch Vermehrung des Zug-, Bahnunterhaltungs-, Bahnbewachungs- und Stationspersonals, sowie durch die erhöhte Abnutzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, auch durch die Steigerung der Transportkosten der Züge entstehen würden; ausserdem aber das Anlagekapital um den Betrag der für den Vollbetrieb erforderlich werdenden Neubeschaffungen bezw. Ergänzungsbauten erhöht werden müsste.

Was die Betriebsergebnisse der einzelnen Bahnen anlangt, so betrugen, wie aus der nachstehenden Zusammenstellung hervorgeht, hinsichtlich der 370,76 km langen Strecken des Betriebsamtsbezirkes Stolp beim Sekundärbetrieb die Verkehrseinnahmen 846 800 ℳ, die Gesammteinnahmen 1 059 445 ℳ, d. i. für 1 km Bahnlänge 2 284 bezw. 2 857 ℳ. Die Gesammtsausgaben beliefen sich auf 1 231 513 ℳ, mithin für 1 km Bahnlänge auf 3 322 ℳ. Die Gesammtausgaben übersteigen danach die Gesammteinnahmen um 172 068 ℳ, bezw. betragen von den letzteren 116,24 pCt. Würden die fraglichen Strecken als Vollbahnen betrieben, so würden die Gesammteinnahmen um 2,2 pCt., nämlich auf 1 082 400 ℳ steigen, mithin für 1 km Bahnlänge 2 919 ℳ betragen. Dagegen würden die Gesammtausgaben auf 1 632 325 ℳ, d. i. für 1 km Bahnlänge 4 403 ℳ, somit um 32,5 pCt. anwachsen. Die Gesammtausgaben würden die Gesammteinnahmen um 549 925 ℳ, diese Mindereinnahme die bisherige Mindereinnahme um 219,6 pCt. übersteigen, und die Gesammtausgabe von der Gesammteinnahme 150,81 pCt. betragen. Gleichzeitig würde durch Einführung des Vollbetriebes das Anlagekapital von 31 637 800 ℳ auf 31 767 050 ℳ, demnach um 0,4 pCt. erhöht werden. Die Ersparung, welche durch den sekundären Betrieb erzielt wird, beläuft sich mithin, abgesehen von dem geringeren Anlagekapital, auf 377 857 ℳ, gleich 30,7 pCt. der für Sekundärbetrieb ermittelten Ausgabe.

Die Verkehrseinnahmen der 49,88 km langen Strecke Cassel-Waldkappel beliefen sich beim Sekundärbetrieb auf 193 583 ℳ, die Gesammteinnahmen auf 220 413 ℳ, mithin für 1 km Bahnlänge auf 3 881 bezw. 4 419 ℳ. Die Gesammtausgaben betrugen 231 625 ℳ, für 1 km Bahnlänge 4 644 ℳ, so dass dieselben in den Gesammteinnahmen, von denen sie 105,09 pCt. betragen, um 11 212 ℳ keine Deckung finden. Bei Einführung des Vollbetriebes würden die Gesammteinnahmen auf 224 063 ℳ, oder 1,7 pCt. mehr, die Gesammtausgaben auf 347 753 ℳ, oder 50,1 pCt. mehr, anwachsen, und für 1 km Bahnlänge 4 492 bezw. 6 972 ℳ betragen. Die Gesammtausgabe, welche die Gesammteinnahme um 123 690 ℳ überstiege, würde von der letzteren 155,20 pCt. ausmachen, und jene Mindereinnahme von der bisherigen Mindereinnahme 1 103,2 pCt. betragen. Das Anlagekapital, welches zur Zeit sich auf 7 246 000 ℳ beläuft, würde bei Einführung des Vollbetriebes auf 7 361 000 ℳ, somit um 1,6 pCt. anwachsen. Die Ersparung, welche durch den sekundären Betrieb erzielt wird, beträgt mithin, abgesehen von dem niedrigeren Anlagekapital, 112 478 ℳ oder 48,6 pCt. der für den Sekundärbetrieb berechneten Ausgabe.

Auf der 34,28 km langen Strecke Bonn-Euskirchen haben beim Sekundärbetrieb die Verkehrseinnahmen 261 857 ℳ, die Gesammteinnahmen 291 598 ℳ, d. i. für 1 km Bahnlänge 7 639 bezw. 8 214 ℳ, ergeben. Die Gesammtausgaben beliefen sich dagegen auf 185 658 ℳ oder 5 416 ℳ für 1 km Bahnlänge, betrugen mithin von den Gesammteinnahmen 65,93 pCt. Es ergab sich somit ein Ueberschuss von 95 940 ℳ und eine Verzinsung des 2 745 399 ℳ betragenden Anlagekapitals von 3,49 pCt. Bei eingeführtem Vollbetriebe würden die Gesammteinnahmen 284 451 ℳ, d. i. für 1 km Bahnlänge 8 298 ℳ; die Gesammtausgaben 242 722 ℳ, für 1 km Bahnlänge 7 081 ℳ betragen, erstere mithin um 1, letztere um 30,6 pCt. sich erhöhen. Die Gesammtausgaben würden 85,33 Prozent der Gesammteinnahmen betragen und bei einem um 56,5 pCt. gesunkenen Ueberschusse von nur noch 41 829 ℳ eine Verzinsung des alsdann sich auf 2 817 399 ℳ belaufenden Anlagekapitals von nur noch 1,48 pCt. ergeben. Die durch den sekundären Betrieb erzielte Ersparung ist demnach auf 54 211 ℳ, gleich 29,2 pCt. der für den Sekundärbetrieb berechneten Ausgabe und 2 pCt. des bisher verwendeten Anlagekapitals anzunehmen.

Die Verkehrseinnahmen der 60,64 km langen Strecke Rheine-Quakenbrück betrugen beim Sekundärbetrieb 464 716 ℳ oder 7 664 ℳ für 1 km Bahnlänge, während die Gesammteinnahmen sich auf 495 971 ℳ, mithin auf 8 164 ℳ für 1 km beliefen. Die Gesammtausgaben erreichten die Höhe von 254 844 ℳ, für 1 km Bahnlänge gleich 4 203 ℳ, so dass, da die letzteren von den Gesammteinnahmen nur 51,48 pCt. beanspruchten, ein Ueberschuss von 240 227 ℳ verblieben ist, welcher eine Verzinsung des 5 100 000 ℳ betragenden Anlagekapitals mit 4,71 pCt. entspricht. Bei Einführung des Vollbetriebes würden die Gesammteinnahmen nur auf 500 533 ℳ (gleich 1,1 pCt.) oder 8 254 ℳ für 1 km Bahnlänge, die Gesammtausgaben hingegen auf 347 186 ℳ (gleich 36,2 pCt.) oder 5 725 ℳ für 1 km Bahnlänge anwachsen. Die letzteren würden von den Gesammteinnahmen 69,36 pCt. beanspruchen und nur einen 36,2 pCt. verringerten Ueberschuss von 153 347 ℳ gewähren, welcher eine Verzinsung des alsdann 5 152 061 ℳ betragenden Anlagekapitals mit nur 2,98 pCt. ergeben würde. Die durch den sekundären Betrieb erzielte Ersparniss beläuft sich mithin, abgesehen von dem niedrigeren Anlagekapital, auf 86 880 ℳ, gleich 34,1 pCt. der für den Sekundärbetrieb berechneten Ausgabe und 1,7 pCt. des bisher verwendeten Anlagekapitals.

Die Verkehrseinnahmen der 33 km langen Strecke Finnentrop-Olpe-Rothemühle ergaben beim Sekundärbetrieb die Summe von 150 460 ℳ, die Gesammteinnahmen eine solche von 185 739 ℳ, so dass auf 1 km Bahnlänge 4 559 bezw. 5 628 ℳ entfallen sind. Von den Gesammteinnahmen beanspruchten die Gesammtausgaben 55,36 pCt., nämlich 102 819 ℳ, gleich 3 116 ℳ für 1 km Bahnlänge, so dass ein Ueberschuss von 82 920 ℳ verblieben ist, welcher eine Verzinsung des 18 242 725 ℳ betragenden Anlagekapitals mit noch 0,45 pCt. ermöglicht. Würde die Strecke als Vollbahn betrieben, so würden die Gesammteinnahmen 188 495 Mark (gleich 5 712 ℳ für 1 km Bahnlänge), mithin nur 1,5 pCt. mehr, die Gesammtausgaben dagegen 186 378 ℳ (gleich 5 648 ℳ für 1 km Bahnlänge), somit 81,3 pCt. mehr betragen, zugleich die letzteren sich auf 98,88 pCt. der ersteren belaufen. Der Ueberschuss würde sich um 97,4 pCt., nämlich auf 2 117 ℳ, die Verzinsung des alsdann 18 288 147 ℳ betragenden Anlagekapitals auf 0,01 pCt. vermindern. Die durch den sekundären Betrieb erzielte Ersparniss beläuft sich mithin, abgesehen von dem niedrigeren Anlagekapital, auf 86 880 ℳ, gleich 34,1 pCt. der für den Sekundärbetrieb berechneten Ausgabe und 1,7 pCt. des bisher verwendeten Anlagekapitals.

Aus Sachsen.

Altenburg-Zeitz und Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz: Kohlenverkehr, Börsenkurse.

Die Braunkohlenverfrachtung aus dem Meuselwitzer Kohlenbecken ab Meuselwitz und Rositz, welche bekanntlich die hauptsächlichste Einnahmequelle der unter Verwaltung der Sächsischen Staatsbahnen stehenden beiden Privatbahnen Altenburg-Zeitz und Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz bildet, hat namentlich in den letzten Jahren einen fortgesetzten Aufschwung erfahren und allem Anschein nach ist diese Verkehrsentwicklung zur Zeit noch keineswegs als abgeschlossen zu betrachten, da sich das Absatzgebiet der Meuselwitzer Kohle bzgl. Briquetts ständig erweitert. So wurden z. B. im Monat September v. J. ca. 2 340 und im Oktober 2 380, im November aber ca. 2 500 Ladungen zu 5 000 kg pro Woche versendet, und nach einem unbedeutenden Rückgang im Dezember und Anfang Januar wurden in der Woche vom 18. bis 24. Januar d. J. wieder 2 406 und in der letzten Woche des Januar

(25.—31.) 2492 dergl. Ladungen verfrachtet. Auf diese Verkehrsentwickelung mag auch die besondere Beliebtheit zurückzuführen sein, welche den Stammaktien und den Prioritäts-Stammaktien der beiden gedachten Privatbahnen in den letzten Monaten in Börsenkreisen zu Theil wurde. So notirten beispielsweise die Aktien der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn an der Leipziger Börse Ende September v. J. mit 106,50 und Ende Januar d. J. mit 114,40, mithin + 7,90 pCt., die Prioritäts-Stammaktien 118,75 und bzgl. 124, mithin + 5,25 pCt.; die Altenburg-Zeitzer Aktien standen ult. September 210 und ult. Januar, nachdem bei Abtrennung des Dividendenkoupons ein Abschlag von ca. 5 pCt. erfolgt war, 210,50, die Prioritäts-Stammaktien aber, welche zum Jahreswechsel ebenfalls wegen Kouponabtrennung einen Abschlag von ca. 4 pCt. erfuhren, notirten ult. September mit 187 und ult. Januar 197,50, mithin + ca. 14,50 pCt.

Diese Kursavancen dürften wie bemerkt in den angegebenen Verhältnissen, zugleich aber auch darin ihre Berechtigung finden, dass sich für die Zukunft beiden Bahnen besonders günstige Aussichten eröffnen. So verspricht man sich insbesondere für die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn eine erhebliche Verkehrsvermehrung von Eröffnung der neuen Linie Meuselwitz-Ronneburg, welche die Königlich Sächsische Staatseisenbahnverwaltung für Rechnung der Altenburgischen Regierung ausführt und ebenso dürfte die in Aussicht genommene weitere Linie Meuselwitz-Prehlitz-Gera, für welche die erforderlichen Geldmittel durch ein Komitee bereits in der Hauptsache aufgebracht sein sollen, der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn ganz wesentliche Vortheile bringen. Für die Altenburg-Zeitzer Bahn aber wird vielfach geltend gemacht, dass über kurz oder lang doch wohl einmal eine Verlängerung derselben über Altenburg hinaus nach der Chemnitz-Leipziger Linie (nach Frauendorf oder Narsdorf) oder nach Penig gebaut werden dürfte, zumal sich die Altenburgische Regierung lebhaft für eine solche Verlängerung interessiren soll. Es würde dadurch den Meuselwitzer Kohlen der Absatz nach dem westlichen Sachsen, besonders Chemnitz etc. wesentlich erleichtert werden. Ausserdem sollen noch Vorarbeiten für eine Fortsetzungslinie über Zeitz nach Camburg im Gange sein. Daneben kursiren in Börsenkreisen noch vielfach Gerüchte über einen nahe bevorstehenden Ankauf beider Privatbahnen durch den Sächsischen Staat. Inwieweit diese Gerüchte begründet sind, entzieht sich näherer Beurtheilung, immerhin aber legt ihnen die Börse einige Wahrscheinlichkeit bei. — Die eigenthümliche Erscheinung, dass die Prioritätsstammaktien der Altenburg-Zeitzer Bahn im Kurs weit mehr gestiegen sind, als die Stammaktien, ist dadurch erklärlich, dass in § 21 des Gesellschaftsstatuts vom 17./18. März 1870 für den Fall der Auflösung der Gesellschaft resp. Liquidation des Gesellschaftsvermögens beiden Aktiengattungen ganz die gleichen Rechte eingeräumt sind. Gegenwärtig erhalten aus den Reineinnahmen zunächst die Prioritäts-Stammaktien 5 pCt. und sodann die Stammaktien $5^1/_2$ pCt., worauf der Rest der Reineinnahme zur Hälfte unter die Inhaber der Stammaktien und zur andern Hälfte unter die Inhaber der Prioritäts-Stammaktien vertheilt wird. Von letzteren giebt es 7350 Stück, von Stammaktien aber nur 6350 Stück.

Milchtransport nach Dresden.

Die per Bahn beförderten Sendungen frischer Milch aus der Provinz nach der Sächsischen Hauptstadt haben von Jahr zu Jahr an Umfang gewonnen. Im Jahre 1884 gingen auf den Stationen der Sächsischen Staatsbahnen in Dresden 300615 Stück gefüllte Milchkrüge in einem Gesammtgewicht von 7396950 kg ein, was gegen das Jahr 1883 ein Plus von 34493 Krügen und 663940 kg darstellt. Die Zunahme dieser Transporte dürfte nicht nur auf die Vermehrung des Bedarfs, sondern auch in erster Linie auf die ausserordentlichen Vergünstigungen zurückzuführen sein, welche den Transporten frischer Milch seitens der Staatseisenbahnverwaltung eingeräumt sind. Dieselben werden nämlich auf Grund besonderer mit den einzelnen Lieferanten abgeschlossenen Verträge gegen die einfache Stückgutfracht mit den Personenzügen und zwar ohne Beigabe von Frachtbriefen befördert, dergestalt, dass die Zahl der Krüge und deren Gewicht sowohl für den Hintransport als auch für den Rücktransport im leeren Zustand lediglich in ein von der bezüglichen Versandexpedition geführtes Buch eingetragen wird, worüber dann monatlich abgerechnet wird. Die Krüge, welche verschlossen und mit Angabe des Gewichts im leeren und vollen Zustande versehen sein müssen, werden auf der Ankunftsstation in Dresden von den Empfängern sofort nach Eingang direkt von den Personenperrons abgenommen. Diese rasche bequeme und billige Beförderungsweise ermöglicht es auch ferner gelegenen Gegenden, Milch in frischem Zustande nach Dresden zu exportiren. So weist z. B. die 78 km von Dresden entfernte Station Löbau i/S. den stärksten Versand aller Stationen mit 22545 Krügen und 521630 kg auf, und auch die noch 10 km weiter (bereits in Preussen) gelegene Station Reichenbach i/L. entsandte noch 14540 kg. Ueberhaupt originirt der grösste Theil der frischen Milch aus der in besonders ausgedehntem Masse Viehzucht treibenden Oberlausitz, wie auch auf der Station Dresden-Neustadt (Schlesischer Bahnhof) mehr als die Hälfte des ganzen Empfanges von Dresden, d. i. das Quantum von 3863120 kg eingegangen ist. Der Empfang von Dresden-Friedrichstadt (Preussische Staatsbahn) ist hierbei allenthalben **nicht** mit berücksichtigt.

Direkte Billets nach Meran.

Seit dem 1. Februar d. Js. werden ebenso wie in Berlin so auch in Leipzig (Bayerische Bahn) direkte Billets nach Meran (Südtirol) via Hof-München-Brenner ausgegeben. Dieselben kosten ab Leipzig in I. Klasse 87,50 ℳ und in II. Klasse 66,20 ℳ, gelten 10 Tage lang und berechtigen auch für die Bayerischen und Oesterreichischen Strecken zur Aufgabe von 25 kg Freigewicht. Bisher mussten die Reisenden nach Meran für die Bozen-Meraner Sekundärbahnstrecke neue Billets in Bozen entnehmen.

Kombinirbare Rundreisebillets, Ergebnisse pro 1884.

In Sachsen mit seiner besonders reiselustigen Bevölkerung hat die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillets aussergewöhnlichen Anklang gefunden. In der kurzen Ausgabeperiode des Vorjahres (20. Mai bis 30. September) sind von der Sächsischen Verwaltung nicht weniger als 76293 Koupons ausgefertigt und dafür 217814,70 ℳ vereinnahmt worden. Die stärkste Entnahme fällt auf den Monat Juli mit 28720 Stück, dann folgt der August mit 22373, der Juni mit 12109, der September mit 10030 und endlich der nur mit 11 Tagen in Betracht kommende Mai mit 3061 Stück.

Von den ausgegebenen Koupons lauteten nur 14738 Stück auf Sächsische, aber 61555 Stück auf fremde Strecken und demgemäss kamen auch von dem erzielten Erlös nur 32244,65 ℳ den Sächsischen Verwaltungen, aber 185570,05 ℳ fremden Verwaltungen zu gute. Es erklärt sich dies aus der Lage des Sächsischen Eisenbahnnetzes, welche den Reisenden, welcher 600 km zurückzulegen hat, in den meisten Fällen vorwiegend zur Benutzung fremder Strecken veranlassen wird. So beträgt z. B. die Entfernung von Dresden bis zur Grenzstation Röderau nur 46,8 km und bis zur Grenzstation Bodenbach nur 61,9 km. Ausserdem sind auch von den Organen der Sächsischen Verwaltung vielfach Rundreisebillets ausgefertigt worden, an denen Sächsische Strecken überhaupt gar nicht betheiligt waren.

Andererseits wurden der Sächsischen Verwaltung für die von fremden Verwaltungen für Sächsische Strecken verausgabten Koupons 167281,83 ℳ gutgebracht, so dass sich die Einnahme der Sächsischen Staatsbahnen (mit Einschluss der mitverwalteten Zittau-Reichenberger Privatbahn; für die Linien der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer und Altenburg-Zeitzer Privatbahn existiren keine Koupons) aus den kombinirten Rundreisebillets im Ganzen auf 199526,48 ℳ beläuft. Haben nun die direkten Personenverkehre während der vorjährigen Ausgabeperiode dieser Rundreisebillets für die Sächsische Verwaltung einen Minderertrag von rund 140000 ℳ ergeben, so kann man annehmen, dass derselben aus der Einführung der fraglichen Rundreisebillets eine Mehreinnahme von 60000 ℳ erwachsen ist.

Uebrigens ist bei dem Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen bekanntlich bereits von mehrfacher Seite und zwar in erster Linie von den Sächsischen Staatsbahnen der Antrag gestellt worden, die Ausgabe der kombinirten Rundreisebillets auf das ganze Jahr auszudehnen.

Triest oder Genua?

Wie immer, wenn es sich auf wirthschaftspolitischem Gebiete um höhere als blosse Börsenangelegenheiten handelt, hat die Wiener Tagespresse auch bei der Frage: Triest oder Genua? grosse Unkenntniss und Urtheilslosigkeit bekundet. Man hat diese Frage zu einer politischen erhoben, während sie doch nur wirthschaftliche Bedeutung haben kann, und dieselbe über Gebühr aufgebauscht, obschon ihr vorerst nur untergeordnete Wichtigkeit innewohnt. Es war nicht angebracht, wegen des Deutsch-Orientalischen Post- und Personenverkehrs solch' Aufhebens zu machen und wenngleich der Eilgutverkehr entwicklungsfähig erscheint, so ist er doch vorerst viel zu geringfügig, um erheblich ins Gewicht zu fallen.

Bei einer nüchternen Vergleichung der beiden Konkurrenzen ergiebt sich, dass Vortheile und Nachtheile ziemlich gleich vertheilt sind. Für den Seeverkehr bietet Genua, für den Landverkehr dagegen Triest die günstigeren Aussichten. Vor kurzem habe ich an dieser Stelle (Jahrg. 1884 No. 99) die stille Zukunft angedeutet, welcher Triest als hinterster Hafen einer mehr und mehr verödenden Sackgasse entgegengehen muss, während Genua inmitten einer lebhaften Verkehrswelt steht. Auch in Bezug auf den Handelsstand lässt sich mancherlei zu Gunsten von Genua anführen. Genua hat einen tüchtigen aufstrebenden und keineswegs Deutschfeindlichen Kaufmannsstand, was sich von Triest nicht behaupten lässt. Die Italiener in Genua sind sicherlich den Italianissimi in Triest vorzuziehen, es wäre denn, dass eine ganze reichsdeutsche Handelskolonie in Triest sich ansiedelte. Als Haupthafen Oberitaliens muss Genua auch für die Ausfuhr Deutscher Kohlen, Eisen und Maschinen in Betracht gezogen werden. Indessen hat auch Triest seine Vorzüge und zwar

sehr erhebliche bei der Verfrachtung in Bezug auf Tarife und Lieferzeit — dank der den Weg dorthin beherrschenden Südbahn, welche dem Transitverkehr erhebliche Zugeständnisse gemacht hat.

Die Zugeständnisse der Südbahn für den Verkehr Deutschland-Triest beruhen im wesenlichen auf dem grossen Antheil dieser Gesellschaft an den zu durchfahrenden Linien, aus welchem Grunde die Südbahn in Anbetracht der geringen Erheblichkeit des Verkehrs sich mit einem Gewinne begnügen kann, welcher den verschiedenen an dem Verkehr nach Genua betheiligten Bahnen ungenügend erscheinen müsste. Ausserdem hat die Südbahn, um Triest gegenüber Venedig konkurrenzfähig zu erhalten, im Transitverkehr die Sätze für die Linien Kufstein-Venedig und Kufstein-Triest gleichgestellt, obschon Triest um 175 km weiter von Kufstein liegt als Venedig. Da infolge dessen die Linie Kufstein-Triest statt mit 711 nur mit 536 km berechnet wird, so ist thatsächlich die Linie Kufstein-Triest mit 536 km kürzer als die Linie Basel-Genua mit 562 km. Hierauf beruhen die Vortheile der Tarifsätze für Triest. Beispielsweise zahlt Zucker (roh) von Breslau nach Genua 5 000 Kilogramm 102,77 Frcs., nach Triest 54,20 Frcs., Eisen nach Genua 96,06 Frcs., nach Triest 48,92 Frcs., von Magdeburg nach Genua 88,45 Frcs., nach Triest 77,54 Frcs. Der Tarif für Eisen beträgt von Berlin nach Genua 74,09 Frcs., nach Triest 61,47 Frcs., von Hamburg nach Genua 67,17 Frcs, nach Triest 45,72 Frcs. u. s. w. Ferner zahlt der Metercentner von Waaren aus unedlen Metallen, Ganz- oder Halbfabrikate, von Westfalen bis Triest nicht über 5 ℳ, während schon von Nürnberg bis Genua im Sammelverkehre über 8 ℳ pro Metercentner zu entrichten sind. Von Nürnberg aus, das beiden Häfen ziemlich gleich nahe liegt, zahlen die nämlichen Artikel nach Triest 3,50 ℳ bis 5 ℳ pro Metercentner, während nach Genua 8 ℳ bis 8,40 ℳ zu entrichten sind. Durch schwebendes Abkommen mit den Bayerischen Bahnen zur Hebung des Mittel- und Unterrheinischen Verkehrs. mit Triest sollen noch weitere Vergünstigungen ermöglicht werden. Die Südbahn fährt indessen nicht nur billiger, sondern auch schneller und pünktlicher als die Schweizerisch-Italienischen Bahnen. Die Lieferfristen nach Triest sind von Breslau um 8 Tage, von Berlin um 4 Tage, von München um 5 Tage und selbst von Köln noch immer um 1 Tag kürzer wie nach Genua — trotz theilweise grösseren Entfernungen. Endlich ist auch der Umstand nicht gleichgültig, dass die Linien von Deutschland nach Triest einem einheitlichen Transportrechte unterliegen, was sich von den Routen nach Genua nicht sagen lässt, da die Durchfuhr durch Italien einer speciellen, für den Deutschen Kaufmann fremden Legislative unterworfen ist. Für die Transporte über Triest können daher von jedem Deutschen Versandpunkte bis zur überseeischen Bestimmungsstation einheitliche Haftungsbestimmungen erzielt werden, was von der Route via Genua nicht gilt.

Mit solchen Thatsachen wird der Handel allezeit und sorgsam rechnen. Wenn der Deutsche Handel überhaupt noch mit und über Triest verkehrt, so mag sich der Oesterreichische Hafenplatz dafür bei der Südbahn bedanken, deren kluge Tarifpolitik alte Beziehungen aufrechterhalten und neue hervorgerufen hat.

P. Dehn.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 13. Januar 1885.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bauinspektor Lantzendörffer.

Herr Eisenbahn-Bauinspektor Claus spricht über den Eisenbahn-Oberbau in England und Frankreich. Die Englischen Eisenbahnen haben fast ausnahmslos Oberbau auf hölzernen Querschwellen. Eiserner Oberbau ist bis jetzt nur versuchsweise vereinzelt in Anwendung gekommen. Ebenso ist fast ganz allgemein das Stuhlsystem und die Doppelkopfschiene in Anwendung. Die beiden Köpfe der Schienen werden indessen, seitdem die Verwendung des Stahles den Vortheil der Umwendbarkeit der Schienen illusorisch gemacht hat, meist nicht mehr symmetrisch gestaltet. Die gewöhnliche Form ist vielmehr jetzt die sogenannte „bullheaded“, die Ochsenkopfform, bei welcher der obere mit den Rädern der Fahrzeuge direkt in Berührung kommende Kopf wesentlich stärker konstruirt ist, als der untere nur zur Befestigung der Schienen in dem Stuhle dienende Theil. Das Material der Schienen ist in neuerer Zeit ausnahmslos Stahl. Die Länge der einzelnen Schienen variirt zwischen 6,40 m und 9,14 m und scheint die letztere Länge (30 Fuss Englisch) immer allgemeiner zu werden. Das Gewicht der Schienen schwankt zwischen 39 und 43 kg für das laufende Meter. Unterstützter Stoss kommt nur bei der Great Northern und der North Eastern-Eisenbahn vor, alle übrigen Gesellschaften haben schwebenden Stoss. Flache Laschen sind nur auf einzelnen Linien in Anwendung, meist sind die Laschen nach unten verstärkt. Das Gewicht eines Laschenpaares beträgt bis 20 kg. Zur Laschenbefestigung sind meistens 4 Bolzen von gewöhnlicher Form angewandt. Vorrichtungen gegen das Losrütteln der Muttern sind nur ausnahmsweise in Anwendung. Das Gewicht eines Schienenstuhles variirt auf den verschiedenen Bahnen zwischen 14,5 und 23,5 kg; der Holzkeil, mit welchem die Schienen in den Stühlen befestigt werden, wiegt durchschnittlich 0,4 kg. Die Befestigung der Stühle auf den Schwellen erfolgt theils durch Bolzen, welche durch Löcher in den Auflagerplatten der Stühle und in den Schwellen gesteckt und an der Unterseite der Schwellen durch Muttern angezogen werden, theils durch Nägel. Die Schwellen sind von regelmässig vierkantiger Form aus Nadelholz, welches meist aus den Ostseeländern stammt und kreosotirt wird. Die Länge beträgt 2,71—2,74 m, übertrifft also die bei uns üblichen um 21—24 cm. Die Breite beträgt 25—30 cm, die Dicke 12,6—15 cm. Die Entfernung der Schwellen von Mitte zu Mitte beträgt an den Stössen zwischen 66 und 71,6 cm, bei den Mittelschwellen zwischen 81 und 94 cm. Das Gesammtgewicht des Oberbaues pro laufenden Meter beträgt überall mehr als 200 kg, es erhebt sich auf 272 kg bei der Metropolitan Railway. Vorkehrungen gegen Verschiebungen in der Längsrichtung sollen nirgends in Anwendung kommen, da ein Bedürfniss dafür bei der soliden Konstruktion des Gleises nicht vorliegt. Der Englische Oberbau macht im Ganzen den Eindruck einer grossen Solidität. Er fährt sich, wie u. a. auch unser Mitglied Herr Regierungs- und Baurath Taeger in seinen Englischen Reisestudien mittheilt, sehr gut und erfordert verhältnissmässig wenig Personal für die Unterhaltung.

Die in Deutschland zur Zeit in Anwendung befindlichen Oberbau-Konstruktionen haben ein bedeutend geringeres Gewicht pro laufenden Meter, so z. B. der Hilf'sche Oberbau der Rheinischen Eisenbahn 139,50 kg, der Haarmann'sche Langschwellen-Oberbau älterer Konstruktion 120,36 kg, neuerer Konstruktion 122—124 kg, der Querschwellen-Oberbau 136 kg, Oberbau mit hölzernen Querschwellen wiegt 140—160 kg. Die Englischen Ingenieure sollen auf das Gewicht des Oberbaues besondern Werth legen, weil das Gleise gewissen Einwirkungen nur durch seine Masse widersteht. Es sind besonders die vor dem ersten Rade entstehenden von unten nach oben wirkenden Kräfte, welchen nur das Eigengewicht der Konstruktion entgegen wirkt. Ist dieses Eigengewicht nicht genügend gross, so geben diese Einwirkungen Veranlassung zur Lockerung der Gleislage. Ein weiterer Grund dafür, dass die Englischen Ingenieure so allgemein an ihrem Oberbau festhalten und denselben für besser als alle anderwärts in Anwendung gekommenen Systeme halten, scheint darin zu liegen, dass die Anordnung der Stühle eine grossere Höhe zwischen Schienenoberkante und Schwelle herstellt, also letztere eine starke Ueberdeckung durch Bettungsmaterial erhalten kann. Hierdurch wird sowohl die Stabilität des Gleises als auch die Dauer der Schwellen erhöht. — Hinsichtlich der Einführung des eisernen Oberbaues in England ist noch zu erwähnen, dsss nach einer Mittheilung der „Railroad Gazette“ im Jahre 1884 auf der North Western Railway 20 000 Stahlschwellen verlegt worden sind. Diese Schwellen haben die Vautherin-Form und wiegen pro Stück etwa 45 kg. Die pro Meter 42 kg schweren bullheadded-Schienen liegen in zwei halben Stühlen, welche auf die Schwellen genietet sind. Durch eine Unterlage von kreosotirtem Papier wird das Geräusch gemildert.

In Frankreich wird als Material für die Schienen jetzt ebenfalls allgemein Stahl angewandt. Eiserner Oberbau ist hier, ebenfalls wie in England, nur vereinzelt versuchsweise in Anwendung gekommen. Die Regel ist Oberbau auf hölzernen Querschwellen. Hinsichtlich der Schienenform ist zu bemerken, dass die Ost-, die Nord- und die Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn ausschliesslich Vignolschienen, hingegen die Orléans-, die Süd- und Westbahn Doppelkopfschienen haben. Für die neuen Linien der Westbahn mit schwachem Verkehr kommen dabei Vignolschienen von 30 kg Gewicht pro Meter zur Anwendung. Im Uebrigen variirt das Gewicht der Schienen zwischen 30 kg und 38,75 kg pro Meter, die Länge zwischen 5,5 m und 8 m; in neuerer Zeit steigt dieselbe bis 9 m und sogar bis 11 m. Der Stoss ist meistens schwebend, nur bei der Nordbahn findet sich noch fester Stoss. Die Entfernung der Stossschwellen beträgt meist 0,60 m, die der Mittelschwellen 0,70 — 0,90 m. Das Gewicht des laufenden Meters Gleise schwankt zwischen 147 und 214 kg. In Frankreich ist die Frage, ob die Vignolschiene der Doppelkopfschiene vorzuziehen sei, in den Jahren 1880/81 durch eine vom Minister der öffentlichen Arbeiten eingesetzte Kommission untersucht worden. Die Kommission gelangte nach eingehender Erörterung des Gegenstandes zu dem Ergebniss, dass keines der beiden Systeme dem andern unbedingt vorzuziehen sei, sondern dass beide Systeme ein gutes Gleise liefern könnten, wenn die Schienen genügend stark konstruirt und unterstützt werden und ein gutes Bettungsmaterial zur Anwendung komme. Die Kommission rieth daher von einem besonderen gleichartig zu gestaltenden Oberbausystem ab, befürwortete vielmehr, den Oberbau der neuen Linien entsprechend dem der anschliessenden Hauptlinie zu gestalten und nur dann zu einer neuen leichteren Konstruktion überzugehen, wenn der Oberbau der anschliessenden Hauptlinie zu theuer erscheine.

In der an den Vortrag sich anschliessenden Diskussion, an welcher sich ausser dem Vorsitzenden und dem Vortragenden die Herren Wirkl. Geh. Ober-Regierungsrath Kinel, Geh. Regierungsräthe Bensen und Grapow, Fabrikant Rütgers, Bauinspektor Sarrazin, Oberst Golz, Regierungs- und Baurath Dr. zur Nieden, Oberbaurath Krancke betheiligen, behielt die Ansicht die Oberhand, dass der Oberbau in England ein den dortigen Verhältnissen angepasster und den daselbst zu machenden Ansprüchen entsprechender sei, dass dagegen aber auch die Bestrebungen der Deutschen Ingenieure hinsichtlich der Verbesserung des eisernen Oberbaues als richtige anzuerkennen seien. Der eiserne Langschwellen-Oberbau sei allerdings in solchen Gegenden, in welchen der Untergrund aus schwerem, undurchlässigem Boden bestehe und wo kein ganz vorzügliches Bettungsmaterial zur Verfügung stehe, weniger empfehlenswerth, weil derselbe dort wegen der schweren Entwässerung in seiner normalen Lage nicht zu halten sei.

Durch Abstimmung in üblicher Weise werden als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen die Herren Reg.-Baumeister Carl Moeller und Geh. Ober-Postrath Wittko.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XL.

Heute (den 24. Januar 1885) früh 2½ Uhr wurde auf dem grossen Hudson River Dampfer „St. John" Feuer entdeckt, und trotz aller Anstrengungen brannte er fast ganz aus und sank schliesslich. Er gehört der „Peoples Line", Newyork-Albany, und wurde 1863 gebaut. Diese Linie besitzt noch zwei grosse Dampfer, „Drew" und „Dean Richmond." Der „Drew" ist der grösste.

Zur Zeit ist der obere Hudson River zugefroren, daher liegen die Albanyboote an ihren Piers und werden, wo es nöthig erscheint, reparirt. Das prächtige Schiff soll durch Unvorsichtigkeit der Arbeiter in Flammen aufgegangen sein. Es war 375 (nach anderen 417) Fuss lang

Der Eisenbahnkrieg wird weiter geführt und es sollen auch Bahnen im fernen Westen damit umgehen, ungeheuere Ermässigungen eintreten zu lassen.

Würde man die sich hier in Newyork zu vielen Tausenden arbeitslos herumtreibenden armen Leute zu so ermässigten Preisen bis hinter den Mississippi befördern, so könnte Vielen, wenn sie dort Freunde haben, geholfen sein; man verkauft jedoch Pennsylvaniatickets à 1 Dollar nach Chicago, St. Louis u. s. w. nur an Einwanderer und, wie man behauptet, nicht etwa allen, welche noch kein volles Jahr hier sind, sondern nur denjenigen, welche direkt vom Schiffe kommen. Die hiesigen gewöhnlichen Tramps sind aber mit den Verhältnissen im Innern wohl vertraut und würden auch bei kostenfreier Beförderung sicher lieber in Newyork bleiben und stehlen: deshalb reflektirt man gar nicht auf sie. Nur die im Durchschnitte 80 D. besitzenden Einwanderer werden billig „expedirt."

Ich berichtete schon während des Sommers, dass man damit umgehe, auf dem Broadway unterhalb der 14. Strasse bis zur Batterie eine Pferde- oder eine Seilbahn zu bauen. Der Broadway ist eine der schmalsten Avenues und da man, falls die Idee ausgeführt würde, bedeutende Verkehrsstockungen erwarten muss, so ist es vielen Geschäftsleuten nicht zu verdenken, wenn sie gegen jede derartige Bahn protestiren. Die Schlacht, betreffend die Broadwaybahnen, wogt noch hin und her.

Aus England lief die offizielle Berichtigung der Eigenthümer des „Oregon" ein, dass dieser Dampfer neulich nicht in 6 Tagen 6 Stunden und einigen Minuten, sondern in 6 Tagen 10 Stunden u. s. w. von Land zu Land fuhr; diese erhebliche Differenz melde ich hiermit, den Fehler machte ein Kabeltelegraphist.

Es existirt hier ein Thierschutzverein, welcher seine eigenen Polizisten hat; diese können Arretirungen vornehmen. Schlägt ein Kutscher etwas stark auf sein Pferd, so wird er arretirt und schwer bestraft. Ich habe allerdings noch nirgends so viele bissige Pferde gesehen, wie hier in Newyork, ein Beweis dafür, dass ein Thierschutzverein sehr nothwendig ist, denn bissig werden die Pferde meist nur durch schlechte Behandlung.

Wogegen aber der Thierschutzverein nicht ankämpft, was aber den Pferden und anderen Zugthieren unendlich mehr weh thut, als eine Tracht Schläge, das ist das beispiellos schlechte Pflaster in jenen Strassen der Stadt Newyork, wo der grösste Verkehr herrscht. Dort laufen überall Pferdebahnen und indem die gewöhnlichen Strassenfuhrwerke von den Schienen abfallen, hämmern sie die Pflastersteine nach und nach zu Pulver, so dass lange, tiefe Schlitze entstehen, in welche die Räder der schweren Frachtwagen mehrere Zoll tief einsinken; die Felgen zwängen sich, weil die Pferde ungleich ziehen und die Reibung muss ungeheuer sein, denn man sieht den armen Thieren an, wie schwer sie ziehen. Um viel aufladen zu können, sind die hiesigen Streifwagen etwa ¼ bis ½ breiter als die unsrigen, die Pferde gehen weit von einander, der Kutscher sitzt lässig mit losen Zügeln auf seinem Sitze und pflegt an Strassenecken, um aus den Pferdebahngleisen zu kommen, in seine Pferde hineinzuhauen, so dass sie im scharfen Trabe um die Ecke prellen. Das hiesige Publikum findet solches vollkommen in der Ordnung, obwohl jährlich viele Menschen, besonders Kinder, überfahren werden. Unglaublich oft sieht man von Letzteren einbeinige in Newyork herumhumpeln.

Ich lege der geehrten Redaktion einige Abbildungen von Amerikanischen Dampfern bei, wie ich sie im „Evening Telegram" (Abendblatt des „Newyork Herald") vom 24. Januar 1885 fand. Sonnabends erscheinen jetzt in diesem Blatte allerhand Abbildungen. Das eine Bildchen zeigt den verbrannten Dampfer „St. John", ein anderes den grossen Sunddampfer „Bristol", welcher mit dem fast gleichen „Pilgrim" den Dienst zwischen Newyork und Fall River (Boston) versieht. Die beiden anderen Bildchen zeigen den „Clermont" von 1807 und die „Constitution" von 1826.

Haftpflicht.

Der durch heftige Kälte verursachte Unfall eines dem Wind und Wetter ausgesetzten Zugbediensteten beim Eisenbahnbetriebe (beispielsweise der Tod eines Bremsers durch Erfrieren oder das Erfrieren einzelner Gliedmassen) fällt nach einem Urtheil des Reichsgerichts, II. Civilsenats, vom 28. November 1884, unter diejenigen Eisenbahnunfälle, für welche das Reichshaftpflichtgesetz die Eisenbahnverwaltung zur Schadenersatzleistung verpflichtet, sofern sie nicht beweist, dass der Unfall durch eigenes Verschulden des Verunglückten verursacht sei. Auch wird ein derartiger Unfall regelmässig nicht auf eine die Haftbarkeit der Bahn ausschliessende höhere Gewalt zurückgeführt werden können, da zur Sicherstellung des Fahrpersonals auch gegen eine aussergewöhnlich strenge Kälte geeignete Massregeln getroffen werden können. — Der Bremser Jansen, im Dienste der früheren Köln-Mindener Bahn, ist am 16. Januar 1881 in strenger Kälte auf der Eisenbahn gefahren, wobei er die Bremse des letzten Wagens zu bedienen hatte. Er hat dabei nicht allein die Füsse und die rechte Hand erfroren, sondern auch durch die erlittene Kälte ein Nierenleiden sich zugezogen, an welchem er am 9. Februar 1881 verstorben ist. Die Wittwe und die Kinder des Verstorbenen klagten gegen den Preussischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch das Eisenbahnbetriebsamt zu Düsseldorf, auf Kapitalsabfindung resp. auf eine Rente für den ihnen entzogenen Unterhalt, und das Landgericht zu Düsseldorf billigte den Hinterbliebenen eine angemessene Entschädigungsrente zu. Die vom Eisenbahnbetriebsamt dagegen eingelegte Berufung wurde vom Oberlandesgericht zu Köln verworfen, indem es gegen den Einwand der „höheren Gewalt" ausführte: Darunter sei nur ein durch menschliche Kräfte nicht unschädlich zu machendes Ereigniss zu verstehen und hier wäre die Bahnverwaltung in der Lage gewesen, zur Sicherstellung ihres Fahrpersonals auch gegen die strengste Kälte und namentlich zum Schutze ihrer Füsse und Hände geeignete Massregeln zu treffen, zudem sei gerade für den Monat Januar und bei der Ausführung längerer Fahrten mit demselben Zugpersonal auch der Eintritt einer aussergewöhnlichen Kälte vorzusehen gewesen. — Die vom Betriebsamt dagegen eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, indem es begründend ausführte: „Auf die dem Eisenbahnbetriebe eigenthümlichen Gefahren muss der Tod Jansens zurückgeführt werden, weil die ausgesetzte Lage, in der sich Jansen als Bremser befand, seine längere Bewegungslosigkeit während der Fahrt, sowie die Fahrgeschwindigkeit des Eisenbahnzugs besonders geeignet war, die Einflüsse der Kälte auf ihn zu erhöhen. . . . . Der Einwand, dass der Unfall einer höheren Gewalt zuzuschreiben sei, ist mit Recht zurückgewiesen worden. Das Berufungsgericht stellt ohne erkennbaren Rechtsirrthum fest, dass die Bahnverwaltung noch genügendere Vorsichtsmassnahmen ergreifen konnte, ihre Bediensteten vor den schädlichen Folgen der Kälte zu sichern und zwar nehmen die Gründe Massnahmen zum Schutze des ganzen Körpers, nicht blos der Hände und Füsse, in Betracht.

Die Preise im Kabelverkehr zwischen Europa und Amerika.

Im Jahre 1866 wurde der telegraphische Kabeldienst zwischen Newyork und Europa eröffnet. Damals kosteten 20 Worte 400 ℳ. Seither sind in Folge der Konkurrenz die Tarife erheblich fortgesetzt ermässigt worden und zwar wie folgt:

Am 1. November 1867	kosteten	20	Worte	200 ℳ
„ 1. Dezember 1867	„	10	„	100 „
„ 1. September 1868	„	10	„	68 „
„ 1. Juni 1869	„	10	„	40 „
„ 10. August 1869	„	10	„	30 „
„ 12. Dezember 1870	„	10	„	60 „
„ 1. Juli 1871	„	10	„	40 „
„ 1. Mai 1872	kostete	1	Wort	4 „
„ 1. Mai 1875	„	1	„	2 „
Seit 24. Dezember 1884	kostet	1	„	1,60 „

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 15. Februar cr. wird die bereits für den Wagenladungsverkehr eingerichtete Haltestelle Puschkowa auch für den Eil und Stückgutverkehr eröffnet.

Breslau, den 4. Februar 1885. (251)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. Februar cr. erscheint ein Verbands-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich - Franz - Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Gnoien-Teterower Eisenbahn andererseits.**

Der Tarif ist von den Stationen zum Preise von 0,30 *M.* käuflich zu beziehen.

Schwerin, den 7. Februar 1885. (252)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Mecklenb. Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Die Stationen Aywaille, Hagobeid, Martinrive, Quareux und Stoumont der Belgischen Staatsbahn werden vom 15. d. Mts. ab in den **Ausnahmetarif** vom 1. August 1881 **für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc.** zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.) und Stationen der Belgischen Staatsbahnen etc. aufgenommen. Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokal zu erfahren.

Köln, den 6. Februar 1885. (253)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 10. Februar 1885 wird die Station Ritschenhausen in den Bayerisch-Mannheim-Ludwigshafener Güterverkehr einbezogen. Gleichzeitig treten weitere Frachtsätze für Steine des Specialtarifs III und ermässigte Frachtsätze für profilirte und abfaçiite, jedoch ungeschliffene Bausteine im Verkehr zwischen Bayerischen Stationen einerseits und Mannheim und Ludwigshafen andererseits in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilt die Güterexpedition Mannheim.

Karlsruhe, den 6. Februar 1885. (254)
Generaldirektion.

Am 10. Februar d. J. tritt zu den im **Rheinisch-Niederdeutschen** Eisenbahnverbande für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** in Wagenladungen von je 10 000 Kilogramm bezw. in Sendungen von mindestens 50 000 kg bestehenden Ausnahmetarifen vom 1. Januar 1883 bezw. 1. Juli 1882 je ein Nachtrag (II bezw. III bezw. IV) in Kraft, enthaltend u. A. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Wedel des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona, Albersdorf und Nordhastedt der Westholsteinischen Bahn, Jabel, Karow, Klein Plasten, Lübz, Malchow, Möllenhagen, Passow, Penzlin und Waren der Mecklenburgischen Südbahn, sowie Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 4. Februar 1885. (255)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 13. Februar cr. tritt zu dem vom 1. August 1884 ab gültigen Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrheinisch) und Köln (rechtsrheinisch) nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält direkte Frachtsätze für die Stationen Britz, Eggesin, Hoppenwalde, Torgelow und Ueckermünde, sowie anderweite Frachtsätze für die Station Dresden - Friedrichstadt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Güterexpeditionen, sowie in unserm hiesigen Geschäftslokale unentgeltlich zu haben.

Köln, den 5. Februar 1885. (256)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Vom 15. d. M. ab wird die Station Goldstein der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn mit den für die Station Forsthaus bestehenden Tarifkilometern und Frachtsätzen in den Güter- und Kohlenverkehr des **Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verbandes** aufgenommen.

Köln, den 4. Februar 1885. (257)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 10. Februar d. J. kommen ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von **Schwefelkies** von den Stationen Grevenbrück und Schwelm des Direktionsbezirks Elberfeld nach der Station Rietschen des Direktionsbezirks Berlin zur Einführung.

Elberfeld, den 4. Februar 1885. (258)
Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Generaldirektion der K. B. Verkehrs-Anstalten Betriebsabtheilung. Im **Süddeutschen Verbands-Gütertarif** (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) Theil III Tarifheft No. 1 vom 1. November 1884 ist auf Seite 58 der Ausnahmefrachtsatz für Getreide etc. zwischen Wien Westbhf. und Speyer Hptbhf. von 2,55 auf 3,55 *M.* pro 100 kg zu berichtigen.

München, den 3. Februar 1885. (259)

Am 1. März cr. tritt zu den **Oberschlesischen Kohlentarifen** je ein Nachtrag in Kraft und zwar nach Stationen:

a) der Oesterreichischen Staatsbahnlinie Oswiecim-Podgórze,
b) der Kaschau-Oderberger, Ungarischen Nordostbahn und der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen,
c) der Oesterr.-Ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft (Ungar. Linien),
d) der Oesterr. Nordwestbahn, Strecke Wien-Znaim etc.,
e) der Oesterr.-Ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L. etc.) und der Königlich Ungarischen Staatsbahnen (Strecke Bruck a. d. L.-Szt. Janos),
f) der Oesterr. Südbahn etc. und Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn,
g) der Eisenbahn Wien-Aspang,
h) der K. K. Oesterr. Staatsbahnen,
i) der Mährisch - Schlesischen Centralbahn etc.,
k) der Oesterr. Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn etc.,
l) der Oesterr.-Ungarischen Staatsbahn-Gesellschaft (nördliche Linie), sowie
m) nach der Kaiser Ferdinands-Nordbahn etc.

ad a bis l Nachtrag I, ad m Nachtrag IV.

Die Nachträge enthalten sämmtlich eine Aenderung der allgemeinen Beförderungsbedingungen und neue Frachtsätze zum Course der Oesterr. Banknoten von 160/165. Ausserdem enthalten die Nachträge ad b und c neue, theilweise ermässigte Schnittsätze für die Ungarischen Strecken, der Nachtrag ad i die Aufnahme der Hohenzollerngrube O. S. E. in den Tarif, der Nachtrag ad m direkte Frachtsätze nach Stationen der Oesterr. Lokalbahn Bisenz-Gaya. — Druckexemplare der qu. Nachträge sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 28. Januar 1885. (260)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für Hopfenstangen in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen ab Josephslust nach Rottenburg a/N. gelangt mit sofortiger Wirksamkeit ein direkter Frachtsatz von 0,48 *M.* pro 100 kg zur Einführung.

Karlsruhe, den 5. Februar 1885. (261)
Generaldirektion.

Am 10. d. M. kommt im **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande** zwischen den Stationen Beckingen, Bingerbrück, Brebach, Burbach, Kreuznach, Langenlonsheim, Neunkirchen, Saarbrücken. Schleifmühle, Türkismühle und Völklingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) einerseits und verschiedenen Stationen der Sächsischen Staatsbahn andererseits ein Ausnahmetarif für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art, wie solche in der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I in den Specialtarifen I, II, III aufgeführt sind, in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen resp. von mindestens 5 000 kg pro Wagen zur Einführung. Näheres hierüber ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 5. Februar 1885. (262)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verkehr zwischen unseren Stationen Braubach, Ems, Friedrichssegen, Laurenburg und Lindenbach einerseits und den Badischen Stationen Konstanz, Schaffhausen, Singen, Waldshut und den vorgelegenen Stationen andererseits treten für den **Transport von Blei** nach der Waarenklassifikation des Sp.-T. I mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Frachtsätze in Kraft, über welche unsere genannten Stationen nähere Auskunft ertheilen.

Frankfurt a/M., den 5. Februar 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt. (263)

Am 1. d. M. ist der Nachtrag V zum **Bayerisch-Nassauischen Güterverkehr** in Kraft getreten.

Derselbe enthält Frachtermässigungen für die Stationen Flörsheim, Hattersheim, Hochheim und Höchst a/M., veränderte Frachtsätze für Eger, Hof, Franzensbad und Meiningen, Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Ritschenhausen (Bayerische Staatsbahn), Ergänzung des Ausnahmetarifs 5 für Steine des Specialtarifs III, sowie neue Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Transportartikel.

Unsere Verbandstationen und das Tarifbüreau ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 4. Februar 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M. (264)

Die Seite 7 des Nachtrags III des **Wechsel-Gütertarifs mit der Hessischen Ludwigsbahn** vorgesehenen Frachtsätze für den Verkehr mit Frankfurt a/M. Taunusbahnhof haben auch fernerhin Gültigkeit unbeschadet der Seite 8 des Nachtrags V aufgeführten Ausnahmesätze für Steine etc.

Frankfurt a/M., den 5. Februar 1885. (265)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Zum Deutsch-Russischen Verbandsgütertarif II Ausgabe vom 1. Januar 1883 tritt

mit Giltigkeit vom 20. Februar 1885 neuen Stils der zwölfte Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält:

1. Theilweise ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs I B für Flachs, Flachsheede und Werg in Wagenladungen von 10 000 kg im Verkehr mit Dziedit̲z loko und transito, Jägerndorf loko und transito, Myslowitz loko und transito, Oderberg loko und transito, Oswiecim loko und transito und Peterwitz, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau.

2. Einen neu redigirten Ausnahmetarif X für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen), in welchen die Stationen Kursk trans., Laptewo, Sergiewo, Skuratowo, Tschern und Tula der Moskau-Kursker Eisenbahn, Lisky, Michailowka, Podgornoje, Saguny und Usmann der Koslow-Woronesch-Rostower Bahn, Alexejewka, Bjelgorod, Charkow, Druschkowka, Kasatschje-Lopan, Marjino und Prochorowka der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn, Tschischew der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, ferner die Stationen Bernburg, Biendorf, Frose, Gröbers und Könnern der Königlichen Eisenbahndirektion zu Magdeburg und Heringen, Nordhausen, Oberröblingen a/S., Querfurt und Wallhausen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. neu aufgenommen sind.

Bromberg, den 1. Februar 1885. (266 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Giltigkeit vom 1. März 1885 neuen Stils tritt ein 13. Nachtrag zum **Deutsch-Russischen Gütertarif** vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) in Kraft. Derselbe enthält einen Ausnahmetarif XX mit ermässigten Frachtsätzen für den Transport von Heringen ab Königsberg i/Pr. (incl. Kaibahnhof), Memel und Pillau einererseits und Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn sowie der I. Gruppe Russischer Eisenbahnen der Linie Dünaburg-Zarizyn und Koslow und Woronesch der Koslow-Woronesch-Rostower Eisenbahn andererseits.

Durch diesen Ausnahmetarif werden die bisherigen Frachtsätze für Heringstransporte des Artikeltarifs 7 à 10 000 kg im Verkehr zwischen den vorgenannten Stationen aufgehoben.

Exemplare des 13. Nachtrags sind von den Verbandstationen zu beziehen. (267J)

Bromberg, den 5. Februar 1884.
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am heutigen Tage ist für den Transport von Steinen des Specialtarifs III des Deutschen Gütertarifs bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht für den Wagen von der Bayerischen Station Neusorg nach der diesseitigen Station Köln (Gereon, Pantaleon, Rheinstation und Thürmchen) ein Ausnahme-Frachtsatz von 1,25 ℳ für 100 kg in Kraft getreten.

Köln, den 5. Februar 1885. (268)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten
Verwaltungen.

Am 1. März cr. tritt zum Heft II des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbandsverkehr** mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen der Nachtrag 1 in Kraft, enthaltend verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 6. Februar 1885. (269)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Zu dem Tarif für den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Hannover, Köln (links- und rechtsrheinisch) und Magdeburg, ferner der Breslau-Freiburger, Berlin-Hamburger und Braunschweigischen Eisenbahn, sowie der Sächsischen Staatsbahn nach Myslowitz, Oswiecim und Oderberg transit für **Güter zum Export nach Rumänien** vom 1. Oktober 1884 tritt mit sofortiger Giltigkeit eine Ergänzung der Kontrolvorschriften in Kraft.

Die bezüglichen Bestimmungen sind auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 5. Februar 1885. (270)
Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vom 1. März cr. ab finden die im Nachtrag I zum Theil II, Heft 2 des **Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverbandes**, sowie im Nachtrag 2 zum Tarifheft 1 des Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehrs enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Getreide zum Export seewärts transito auch auf die für die überseeische Ausfuhr bestimmten, zur vorübergehenden Einlagerung in B r e s l a u kommenden M a i s sendungen, welche nicht bereits in einem anderen Reexpeditionsplatze reexpedirt wurden, unter den in den genannten Tarifen bezw. in dem besonders zur Herausgabe gelangenden Reglement für das Reexpeditionslager auf dem Oberschlesischen Bahnhofe in Breslau vorgesehenen Bestimmungen Anwendung. Das betreffende Reglement ist, soweit der Vorrath reicht, bei der Güterexpedition Breslau unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 3. Februar 1885. (271)
Im Auftrage der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. R e e x p e d i t i o n f ü r G e t r e i d e s e n d u n g e n i n S u c z a w a i m O e s t e r r. - U n g a r. - R u m ä n. E i s e n b a h n - V e r b a n d. Vom 20. F e b r u a r l. J. angefangen geniessen jene Transporte von G e t r e i d e etc., welche i n d e n b a h n a m t l i c h e n M a g a z i n e n d e r S t a t i o n S u c z a w a, ferner i m L a g e r h a u s e d e r B u k o w i n a e r B o d e n - C r e d i t - A n s t a l t d a s e l b s t zur Einlagerung bezw. zur Reexpedition gelangen, die B e g ü n s t i g u n g d e r d i r e k t e n F r a c h t s ä t z e d e s T h e i l e s IV i m o b g e n a n n t e n V e r b a n d e v o m 20. J u l i 1884 in allen jenen Relationen, in welchen über die Route via Suczawa instradirt werden kann.

Diese Relationen sind bei den Güterexpeditionen der Verbandstationen, sowie in der Station Suczawa zu erfahren.

Die R e e x p e d i t i o n s f r i s t wird für d i e S t a t i o n S u c z a w a mit 30 T a g e n und für das L a g e r h a u s d e r B u k o w i n a e r B o d e n - C r e d i t - A n s t a l t mit 6 M o n a t e n fixirt.

Die Anwendung der direkten Taxen erfolgt vorläufig im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Original-Frachtbriefe bis Suczawa und der Original Aufnahmescheine über den Weiterversand ab dort, welche Dokumente in Bezug auf Anzahl, Gattung und Gewicht der Sendung vollkommen übereinstimmen müssen. E i n e b e s o n d e r e G e b ü h r f ü r d i e R e e x p e d i t i o n w i r d n i c h t b e r e c h n e t.

Wien, 3. Februar 1885. (272)
Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. T e m p o r ä r e r T a r i f f ü r d i e 1885er B u d a p e s t e r L a n d e s - A u s s t e l l u n g.

Am 15. Februar 1885 tritt ein „T e m p o r ä r e r T a r i f für die im Jahre 1885 in B u d a p e s t stattfindende allgemeine L a n d e s - A u s s t e l l u n g" in Kraft.

Der genannte Tarif enthält s e h r e r m ä s s i g t e F r a c h t s ä t z e für den Hin- und Rücktransport von A u s s t e l l u n g s g ü t e r n und lebenden Thieren nach, beziehungsweise von der als A b g a b e s t a t i o n fungirenden Expositur der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft B u d a p e s t - A u s s t e l l u n g s p l a t z (Stadtwäldchen).

Als A u f g a b e s t a t i o n e n enthält der Tarif:

a) Sämmtliche Frachtenstationen der Ungarischen Bahnen;
b) Sämmtliche in Ungarn gelegenen Frachtenstationen der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Bahnen;
c) die auf Oesterreichischem Gebiete belegenen bedeutenderen Stationen der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Bahnen (priv. Oesterr,-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Südbahn, K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ungar. Westbahn, I. Ungar. Galiz. Eisenbahn); schliesslich
d) die bedeutenderen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der a. pr. Buschtěhrader Bahn und der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 7. Februar 1885. (273)
Die Generaldirektion der K. K. priv.
Kaschau-Oderberger Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Am 1. März cr. tritt für den **Nord-Deutsch-Ungarischen Personen-Verkehr** unter Aufhebung des Tarifs vom 15. Mai 1882 nebst Nachtrag ein neuer Tarif in Kraft. — Derselbe enthält eine theilweise Ermässigung der Tarifsäze für die z. Zt. bestehenden Relationen, sowie Preise für einige neue Relationen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Billet-Expeditionen der betheiligten Stationen Budapest, Breslau, Berlin und Hamburg.

Breslau, den 30. Januar 1885. (274)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich im Namen der betheiligten
Verwaltungen.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Ab 1. Februar cr. sind für die diesseitige Bahn Schüler-Abonnementskarten eingeführt worden. Nähere Auskunft ertheilen unsere Billet-Expeditionen.

Die Direktion. (275)

IV. Generalversammlungen.

Durch Beschluss der Verwaltungsstellen wird die diesjährige ordentliche General-Versammlung der L u d w i g s - E i s e n b a h n - G e s e l l s c h a f t auf M i t t w o c h, d e n 25. F e b r u a r, V o r m i t t a g s 10 U h r, im Saale des hiesigen Stationsgebäudes anberaumt.

Die geehrten Herren Aktionäre werden hierzu unter Hinweisung auf Art. VIII der Statuten mit dem Bemerken eingeladen, dass die Betriebsrechnung und 3 Nebenrechnungen pro 1884 im Bureau der Gesellschaft zur Einsichtnahme für sie bereit liegen und dass ausser der Bilanz-, Rechnungs- und Etats-Vorlage nebst den hierüber zu fassenden Beschlüssen auch noch bezüglich der Feier des 50jährigen Jubiläums der Bahn Beschlussfassung zu erfolgen hat.

Zur Abgabe der Legitimationskarten gegen Vorzeigung der Original-Aktien ist Termin auf Dienstag, den 24. Februar angesetzt und zwar: Vormittags von 8 bis

12 Uhr im Kassenzimmer zu Fürth, Nachmittags von 2 bis 5 Uhr im Saale des hiesigen Stationsgebäudes.

Nürnberg, den 5. Februar 1885. (276)

Das Direktorium der Ludwigs-Eisenbahn-Gesellschaft.

Münch.

V. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Submission auf Anfertigung und Lieferung von:

a) 10 Stück Normal-Personenwagen I/II. Klasse,

b) 21 „ Normal-Personenwagen III. Klasse,

c) 29 „ Normal-Personenwagen IV. Klasse.

Submissionstermin Montag, den 23. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Bureau hier. Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Personenwagen“ an uns einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen werden an die Wagenfabrikanten gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für jede Wagengattung von dem genannten Bureau abgegeben.

Frankfurt a/M., den 5. Februar 1885. (277)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Submission. Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

I. 5 Stück Personenwagen I/II. Klasse mit je 4 Aborten (Coupésystem),
11 Stück Personenwagen III. Klasse (Coupésystem),
6 Stück Personenwagen IV. Klasse,
5 Stück Gepäckwagen,
30 Stück bedeckten Güterwagen,
55 Stück offenen Güterwagen,

II. 10 Stück Radsätzen mit Papierscheibenrädern,
100 Stück Radsätzen mit schweisseisernen Speichenrädern,
114 Stück Radsätzen mit schweisseisernen oder flusseisernen oder Gussstahl-Scheibenrädern,
20 Stück 11lagigen Tragfedern für Personenwagen,
68 Stück 10lagigen Tragfedern für Personenwagen,
20 Stück 9lagigen Tragfedern für Gepäckwagen,
340 Stück 8lagigen Tragfedern für Güterwagen,
560 Stück Spiralfedern für Stoss- und Zugapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen maschinen-technischen Bureau hierselbst zur Ansicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 4 ℳ ad I. und 2 ℳ ad II. bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:

„Offerte auf Lieferung von Personen- (Gepäck-, Güter-) Wagen bezw. Radsätze, Trag- und Spiralfedern“

zu dem auf

Sonnabend, den 21. Februar cr., Vormittags 11 Uhr

anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 31. Januar 1885. (278)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die Lieferung von:

a) 4 Stück Güterzug - Lokomotiven mit Tendern,

b) 2 Stück Personenzug -Tender-Lokomotiven,

c) 4 „ Tender-Lokomotiven für Nebenbahnen

soll in Loose getheilt vergeben werden, wozu Termin auf den 24. Februar cr., Vormittags 11 Uhr anberaumt wird.

Die bezüglichen Zeichnungen und Lieferungsbedingungen sind bei unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst einzusehen oder auch von demselben gegen Entrichtung von ad a—c je 2 ℳ Schreibgebühren zu entnehmen.

Nachnahmeversandt findet nicht statt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

„Preisgebot auf Lieferung von Lokomotiven“

versehen, bei genanntem Bureau bis zum 23. Februar cr. einzureichen.

Köln, den 5. Februar 1885. (279)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Seeländische Staatsbahnen in Dänemark. Die Lieferung von 1 500 t Stahlschienen mit Verbindungstheilen und einer Partie Winkellaschen mit Bolzen zu Stahlschienen à 45¾ Pfd. e. pr. Yard soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen werden im Bureau des Oberingenieurs der Staatsbahnen auf dem Bahnhofe in Kopenhagen ausgegeben.

Offerten sind im Sekretariate an derselben Stelle bis zum 28. Februar d. J. um 12 Uhr abzugeben.

Kopenhagen, den 7. Februar 1885. (280)

Die Direktion der Seeländischen Staatsbahnen.

Verdingung auf Lieferung von:

a) 13 Stück 2achsigen Coupéwagen I. u. II. Klasse,

b) 3 „ „ Coupéwagen II. u. III. Klasse,

c) 22 „ „ Coupéwagen III. Klasse,

d) 3 „ „ Personenzug - Gepäckwagen,

e) 82 Normal-Wagenachsen,

Mittwoch, den 25. Februar 1885 im maschinentechnischen Bureau hierselbst, Königgrätzerstrasse 132.

Bedingungen und Zeichnungen können während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 4,5 ℳ ad a bis d und von 1,5 ℳ ad e bezogen werden.

Berlin, den 7. Februar 1885. (281)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

No. 3. Jahrgang 1885. Berlin, am 11. Februar 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 9. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können)
1	A	7260	1	Kiste	Steinzeug (Tassen) —	111	1	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez. Vera Cruz.
2	A A	544	1	Fass	Petroleum —	—	2	Breslau O./S.	K. E.-D. Breslau	
3	A A S	520	1	„	Petroleum —	—	3	„	„	
4	A E	1105	1	Brannt-weinfass	leer —	22	4	Haspe	K. E.-D. Elberfeld	
5	A E M	5425	1	—	Pflugschaar —	3	5	Hagen	„	
6	A R	213	1	Ballen	— —	8	6	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
7	A S	101	1	Korb	leer —	7	7	Düsseldo.f	K. E.-D. Elberfeld	
8	B	1	1	„	Käse —	69	8	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
9	B	—	1	Kiste	Schweineschmalz —	55	9	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
10	B	57	1	Pack	Manufakturwaaren —	72	10	Eindhoven	Niederländ. Stsb.	
11	B E	1294	1	Kiste	Pech —	173	11	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
12	B M	12740	1	Wagen	Kohlen —	5–600	12	Essen Rb.	Rechtsrh. Köln	
13	B N	—	1	Rolle	Eisendraht —	23	13	Hamont	Grand Centr. Belge	
14	C	9	1	Kiste	Mineralwasser —	59	14	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
15	C E	263	1	„	? —	65	15	Lanaeken	Grand Centr. Belge	
16	C K	—	2	Stück	Sohlleder —	6	16	Nippes C. W.	Linksrh. Köln	
17	C K C	1439	1	Fass	Olivenöl —	196	17	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
18	C N	—	1	„	leer —	88	18	Pforzheim	Badische Stsb.	
19	C S	—	1	—	runder Ofenrost —	—	19	Suhl	K.E.-D. Magdeburg	
20	D	30	1	Ballen	Tapeten —	10	20	Mannheim	Badische Stsb.	Konstanz-Heidelberg bez.
21	D K	23/26	4	Rollen	Eisendraht —	200	21	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
22	D O P & C	—	1	Fass	? —	494	22	Aachen	Linksrh. Köln	
23	E K & Co. R	80 4077	1	Ballen	Holz zu chemischen Zwecken	42,5	23	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
24	E K K K	3 2	2	Fässer	leer —	91	24	Pforzheim	Badische Stsb.	
25	Elb.	24067	1	Wagen	alte Wagentheile und Schienenstücke	ca 500	25	Dortmund K. M.	Rechtsrh. Köln	
26	F	—	1	—	gusseis. Heerdplatte	7	26	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
27	F <A R S M>	1	1	Bund	Stabeisen —	50	27	Mehlem	Linksrh. Köln	
28	F D	2325	1	Fass	leer —	20	28	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
29	F K	4	1	Fässchen	leer —	10	29	Worms G. E.	Hess. Ludwigsb.	
30	F R	7949	1	Kiste	Cigarren —	44	30	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
31	G	11	1	Sack	Erde zu chemischen Zwecken	22,5	31	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez. Hamburg.
32	G	2478 2479 2480 2481	4	Kisten	Nähmaschinentheile	51 51,5 52,5 51	32	„	„	
33	G	5352	1	Kübel	leer —	10	33	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	
34	G	3978	1	Ballen	Tischdecken von Wolle und Baumwolle	45,5	34	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez. Hamburg.
35	G	6260	1	Fass	schwarze Farbe —	39	35	Ruremonde	Grand Centr. Belge	
36	G G	1570	1	Kiste	Eisenwaaren —	65	36	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
37	G H	1611	1	Ballen	Nessel —	30	37	Brühl	Linksrh. Köln	
38	G H	3469	1	Kiste	Kinderspielwaaren von Steingut	43,5	38	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez. Hamburg.
39	G M	745	1	„	unbekannt —	61	39	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
40	G M V	1104	1	Fass	Petroleum —	174	40	Pforzheim	Badische Stsb.	
41	H	18	1	„	Wein —	50	41	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
42	[illegible]	692	1	Ballen	Leder —	205	42	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
43	H F M	1	1	Kiste	Eisendraht —	78	43	Lübeck G.-E.	Lübeck-Büchener	
44	H H	16506	1	Korb	leer —	5	44	Mannheim	Badische Stsb.	
45	H L	10	1	Sack	leere Säcke —	22	45	Neuss	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
46	{ H P C S B B	2584 2576 2612 }	3	Kisten	Nudeln	—	53	46	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
47	J B	21	1	Ballen	Wollenwaaren	—	61	47	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
48	J J	1	1	Kiste	—	—	13,5	48	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
49	J R	33/5	3	Säcke	Kerne	—	306	49	Mannheim	Badische Stsb.	
50	J S	300	1	Fass	leer	—	28	50	„	„	
51	J W Z	5808	1	Pack	Papier	—	24	51	Stuttgart	Württemberg.Stsb.	
52	K	20	1	Tafel	Blech	—	18	52	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
53	K & C	16	1	Kiste	—	—	—	53	Falkenberg	K. E.-D. Erfurt	
54	K N	3	1	„	{ enthalt. 1 leere Kiste gez. L F 1756 }		34	54	Frankfurt a/M. T.B.	K.E.-D.Frankf.a/M	
55	K & S	859	1	Sack	Mohn	—	57	55	Neisse	K. E.-D. Breslau	
56	L B	50	1	Kiste	{ Schaumlöffel und Schüppen }		21	56	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
57	L L	1932	1	„	Bücher	—	23,5	57	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
58	M G	629/31	3	Kisten	Satzkisten	—	97	58	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
59	M L	1815	1	Ballen	Kuhhaare	—	66	59	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
60	M M	572	1	„	?	—	125	60	Mannheim	Badische Stsb.	
61	M T	799	1	Fass	eiserne Nägel	—	45	61	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	
62	N K	99	1	Kiste	Porzellan	—	103	62	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
63	O G	613	1	Pack	Säcke	—	3	63	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
64	O H	{ 146 1460 }	2	Fässer	?	—	100	64	Mannheim	Badische Stsb.	{ Ingelheim-Mannheim bezettelt.
65	P H	—	3	Pack	Zinkbleche	—	18	65	Iserlohn	K. E-D. Elberfeld	
66	R	—	1	Block	Blei	—	65	66	Mülheim a/Rhein	„	{ beschrieben Paderborn.
67	R K	—	1	Fass	leer	—	5	67	Berlin P.	K.E.-D. Magdeburg	beschr. Magdeburg.
68	R M	1650	1	Ballen	Papierabfälle	—	50	68	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
69	R & M	—	1	Kiste	Wein	—	12,5	69	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
70	S	4. 5. 7	3	Kisten	gefüllt	—	32	70	Köln Gereon	„	
71	S	23	1	Kiste	?	—	—	71	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
72	S C	1039	1	„	gefüllt	—	15	72	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
73	S F	—	1	„	Eisenwaaren	—	10	73	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
74	S F	—	1	Sack	Kerne	—	95	74	Mannheim	Badische Stsb.	
75	S F	242	1	Korb	Lack	—	31,5	75	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
76	S J	{ 113 307 }	2	Ballen	?	—	130	76	Hanau	K.E.-D.Frankf.a/M.	
77	S J S	375	1	Kiste	gefüllt	—	47	77	Trier r. U.	Linksrh. Köln	
78	S K	32	1	„	gefüllt	—	20	78	Köln Gereon	„	
79	S R	50/1	2	Sack	Kerne	—	195	79	Mannheim	Badische Stsb.	
80	S & S	11983	1	Stab	Stahl	—	62	80	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
81	T S	5403	1	Kiste	Bleistifte	—	22,5	81	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bez. Para
82	V & L	1/2	2	—	{ eis. Röhren mit Gewinden à ca. 4 m lang }		40	82	Welver	Rechtsrh. Köln	
83	V L D K	79	1	Ballen	?	—	43	83	Hasselt	Grand Centr. Belge	
84	V N	80/1	2	Kisten	?	—	35	84	Mannheim	Badische Stsb.	
85	V S	51	1	Korb	Eisenwaaren	—	—	85	Herne	K. E.-D. Elberfeld	
86	V T	105	1	Pack	Manufakturwaaren	—	126	86	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
87	V W	574	1	Sack	Heede	—	14	87	Minden	K. E.-D. Hannover	
88	W	—	2	Kistchen	Löthzinn	—	36,5	88	Scharzfeld	„	
89	W weiss	—	1	Kollo	{ 1 eis. Gussrädchen, 1 Rolle, 1 Flaschenzug }		5	89	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
90	W D	—	1	Sack	Tuchabfälle	—	10	90	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
91	W J M	2	1	Ballot	Holzwaaren	—	24	91	Neudietendorf	K. E.-D. Erfurt	
92	W R	3/6	4	Ballen	Leder	—	389	92	Aachen Sp. B.	Linksrh. Köln	
93	W W K	7175	1	„	Wolle	—	162	93	Aachen	„	
					B. Kolli m. Adressen sign.						
94	{ A B B Mark }	8760	1	Bierfass	leer	—	19	94	Dortmnnd	K. E.-D. Elberfeld	
95	{ A. Bierbrauerei }	21690	1	Fass	leer	—	23	95	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
96	Actioner	—	1	„	leer	—	11	96	Aix T.	Grand Centr. Belge	
97	A. Rummel	100	1	Bierfass	leer	—	17,5	97	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
98	{ A. Sandkühen }	—	1	Pack	Säcke	—	40	98	Witten	K. E.-D. Elberfeld	
99	Aschaffenburg	—	2	Gebund	Reifeisen	—	72,5	99	Aschaffenburg GE.	Hess. Ludwigsb.	
100	{ Bauunternehmer Frz. Hirsten Essen a. d. Ruhr }	—	1	Kiste	?	—	17	100	Dorsten	K. E.-D. Elberfeld	
101	Berlin	7974	1	Wagen	?	—	—	101	Barneck	K. E.-D. Erfurt	
102	{ C A. Korff in Bremen }	422	1	Fass	Kaiseröl	—	192	102	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
103	{ D & C Lenzburg }	—	3	Säcke	leere Cementsäcke —	41	103	Basel	Badische Stsb.	
104	{ Eydtk. Jg. }	161	1	Reisekorb	? —	22	104	Insterburg	K. E.-D. Bromberg	
105	{ Frankfurt-Darmstadt }	247	1	{ Schliesskorb }	Kleider —	10	105	Darmstadt	Main-Neckarb.	
106	Essen	76	{ 1 1	Kistchen Pack	getragene Wäsche — Bilder —	11 } 10 }	106	Venlo	Linksrh. Köln	
107	{ G Hagen }	—	3	Bleche	— —	28	107	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
108	{ G M Hagen }	120	1	Kiste	? —	95	108	„	„	
109	{ Herzog Ernst von Coburg }	—	1	Kiste	? —	98	109	Berlin	K. E.-D. Erfurt	
110	Kennes	—	1	Kiste	? —	19	110	Hasselt	Grand Centr. Belge	
111	{ Kupperti Grubow Culm }	5 9 }	2/4	Fässer	leer —	—	111	Melnow	K. E.-D. Bromberg	
112	Rudhamm	—	1	Korb	Glaswaaren —	94	112	Lodelinsarte	Grand Centr. Belge	
113	{ Utzschneider & Ed. JanuczSaargemünd }	—	12	Stück	gelbe Thon-Flurplatten	—	113	Bullay	Linksrh. Köln	
					C. Kolli m. Nummern sign.					
114	—	1/3	3	Fässer	leer —	26	114	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
115	—	2	10	—	Schmortöpfe —	13,5	115	Magdeburg	K. E.-D. Magdeb.	
116	—	11	1	Sack	Lumpen —	16	116	Vechelde	Braunschweig.	{ im Gleise gefunden.
117	—	{ 68 Gepäckschein }	2	{ Schifferkisten }	— —	40	117	Bremen	K. E.-D. Hannover	
118	—	{ 109 oder 601 }	2	Pack	Papier —	50	118	Groningen	Niederländ. Stsb.	
119	—	250	1	Fass	leer —	18	119	Herbolzheim	Badische Stsb.	
120	—	313/62	1	Fass	leer —	29	120	Frose	K. E.-D. Magdeb.	
121	—	661/2	2	Lattenkörbe	leer —	92	121	Pforzheim	Badische Stsb.	
122	—	2901	1	Pflugschaar		1	122	Berlin L. B.	K. E.-D. Magdeb.	
123	—	2073	1	Wagendecke		—	123	Aalen	Württemb. Stsb.	
					D. Kolli mit Figuren sign.					
124	{ }	—	2	Stück	Dielen —	80	124	{ Griesheim i/Ried St.-Verw. }	Hess. Ludwigsb.	
125	/// blau	—	1	Eisenstange	— —	12	125	Roitzsch	K. E.-D. Erfurt	
126	×	—	16	Kolli	Holz —	204	126	Almelo	Niederländ. Stsb.	
127	{ B }	61	1	{ Kiste in Schachteln }	Kugelblau —	61	127	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
128	{ }	6835	1	Bierfass	leer —	25	128	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
129	{ }	3128	1	Kiste	Kugelblau —	14	129	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	
					E. Kolli ohne Signatur.					
130	—	—	2	Bund	Band- u. Flacheisen —	86	130	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
131	—	—	1	—	eis. Barrierenstange —	—	131	Weida	K. E.-D. Erfurt	
132	—	—	4	—	leere Blechflaschen —	2	132	Vohwinkel	K. E.-D. Elberfeld	
133	—	—	1	Packet	Blechnieten —	1,1	133	Weilburg	K.E.-D.Frankf.a/M.	
134	—	—	8	—	Bolzen —	—	134	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
135	—	—	36	—	Bremsklötze —	80	135	Tylburg	Niederländ. Stsb.	auf Wagen 24342.
136	—	—	5	Pack	Budentheile —	90	136	Köln G.	Linksrh. Köln	
137	—	—	3	Pack	Budentheile —	31	137	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
138	—	—	4	Stück	Dielen à 7,5 m lang —	—	138	Börssum	Braunschweig.	{ bei Gielde im Gleise gefunden.
139	—	—	1	Stab	Eisen —	5	139	Mannheim	Badische Stsb.	
140	—	—	3	Stück	{ Eisen (anscheinend Brucheisen) }	16	140	Ruhrort Rhein	Rechtsrh. Köln	
141	—	—	1	Bund	10 Eisenkugeln —	32	141	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
142	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	26	142	Elberfeld St.	„	
143	—	—	1	Fass	leer —	30	143	Anvers Nord	Grand Centr. Belge	
144	—	—	1	„	leer —	30	144	„	„	
145	—	—	1	„	leer —	58	145	Freiburg	Badische Stsb.	{ Schliengen bezettelt.
146	—	—	1	Bund	Gasröhren —	62	146	Mannheim	„	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale welche zur Aufklärung dienen können)
147	—	—	1	—	eis. Gardinenstange, eis. Ofenschirmhalter	—	147	Iserlohn	K. E.-D. Elberfeld	
148	—	—	1	Kollo	Guss	3	148	Metz	Elsass-Lothring.	
149	—	—	1	Kiste	ansch. Heizschlauch u. Verbindungsstück	27	149	Augsburg	Bayerische Stsb.	
150	—	—	1	Sack	Kaffee	15	150	Maestricht	Grand Centr. Belge	
151	—	—	6	—	alte Ketten	—	151	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
152	—	—	1	—	Kinderwagen	16	152	Karlsruhe	Badische Stsb.	
153	—	—	1	Kiste	?	19	153	Hasselt	Grand Centr. Belge	
154	—	—	1	Kiste	leer	3	154	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
155	—	—	1	Sack	Kleie	50	155	Kempten	Bayerische Stsb.	
156	—	—	2	Körbe	leer, neu	5	156	Heilbronn	Württemberg. Stsb.	
157	—	—	1	—	grosse Korbflasche	5	157	Bouchout	Grand Centr. Belge	
158	—	—	1	Bund	5 eis. Kugeln	11	158	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
159	—	—	1	Stange	Kupfer	15	159	Düsseldorf	„	
160	—	—	1	—	Latirbaum	—	160	Neuss	Linksrh. Köln	
161	—	—	1	Bund	36 Latten	20	161	Wanne	Rechtsrh. Köln	
162	—	—	1	Packet	Lederblättchen	1,5	162	Weida	K. E.-D. Erfurt	
163	—	—	1	—	Leine	—	163	Bebra	K.E.-D. Frankf. a/M.	
164	—	—	1	Sack	Lumpen	47	164	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
165	—	—	1	—	zerbrochene Marmorplatte	32	165	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
166	—	—	1	—	Maschinentheil	0,25	166	Osnabrück K. M.	Rechtsrh. Köln	
167	—	—	1	Fass	Fass eis. Nägel	15	167	Lübeck Güterexp.	Lübeck-Büchener	
168	—	—	1	Oelfass	leer	34	168	Mannheim	Badische Stsb.	
169	—	—	1	„	leer	—	169	Posen	K. E.-D. Breslau	
170	—	—	1	—	Ofenplatte	7	170	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
171	—	—	50	Petroleumfässer	leer	1600	171	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
172	—	—	1	Bund	Reiserbesen	11,5	172	Creuzthal	„	
173	—	—	3 / 2	— / —	Rosten / Ofenthüren	11	173	Magdeburg C. B.	K.E.-D. Magdeburg	
174	—	—	1	Stange	Rundeisen, ca. 4 m lang	1,5	174	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
175	—	—	1	—	Sackkarre	—	175	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
176	—	—	4	Säcke	Salz	100	176	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
177	—	—	1	—	Schachtel	6	177	Boischot	Grand Centr. Belge	
178	—	—	1	—	hölz. Schraubengewinde	0,5	178	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
179	—	—	4	—	eis. Schüppen	2,5	179	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
180	—	—	1	Bund	Stahl	55	180	Mannheim	Badische Stsb.	
181	—	—	2	Stangen	Stahl	62	181	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
182	—	—	3	„	Stahl	40	182	Bochum	„	
183	—	—	1	—	Stahlachse	8	183	Langendreer	„	
184	—	—	1	Partie	Tapeten	13	184	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
185	—	—	1	—	Weberwalze	112	185	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 13. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. Februar 1885.

Eine Reise von Berlin zum Nordkap.

Von Ernst Kohl-Weimar.

1. Nach Drontheim.

Mitte Juli 1884, nach Schluss der zehnten Generalversammlung der Techniker des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, Abends, reiste ich aus Berlin und bestieg um Mitternacht in Stralsund den Dampfer Sten Sture, welcher gegen 3 Uhr Morgens die Anker lichtete und nach herrlicher Fahrt auf sanft wogender Ostsee bei prachtvoller Witterung und wohlthuender, wärmedurchhauchter Seeluft um 11 Uhr Vormittag in Malmö landete, der handelsreichen, drittgrössten alten Stadt Schwedens. Die Weiterreise wurde mit dem Snälltag der Schwedischen Staatseisenbahn um 2.30 Nachmittag angetreten, der uns an der Universitätsstadt Lund vorüber anfangs durch freundliche Fluren, dann durch einförmige Heidegegend in die charakteristisch Schwedische Natur brachte mit ihren Felstrümmern, Seen, Hügeln, Wäldern, Sümpfen und meist nur geringflächigen Ackerstücken, dazwischen wiesiges Land und weidendes Vieh, hie und da einzeln stehende Häuser in Holzkonstruktion, durch Steinpfeiler über den Boden erhoben, theils weiss, theils blau, theils andersfarbig gestrichen und die Umrahmung der Fenster und Thüren besonders abgetönt.

Trotz der Eile des Zuges hat man Musse denjenigen Punkten ein grösseres Interesse zuzuwenden, auf die der treue Bädeker ganz besonders aufmerksam macht; so gedenkt man bei der Universitätsstadt Lund der Schönheiten der Frithjofsage, welche Esaias Tegnér dort geschrieben hat, bei Elmhult (wo wir in die Provinz Smaland gelangen), dass Linné in dessen Nähe geboren; bei Wislanda in der Bravallaheide an die sagenhafte Schwedische Amazonenschlacht, seit welcher den Frauen der Gegend die besonderen Rechte zuerkannt worden sein sollen, die noch heute gesetzliche Gültigkeit beanspruchen (darunter das Recht, kriegerische Feldzeichen zu tragen, bei Hochzeiten die Trommel führen zu dürfen, ferner gleiches Erbrecht der Frauen und Männer — aber auch jetzt noch für die Frauen des Distrikts, welcher an der Schlacht nicht theilnahm, die Last der sogenannten „Fluchtsteuer“).

Um 9.39 Abends sind wir in Nassjö, der Trennungsstation für die Züge nach Stockholm, Göteborg und Christiania, wo Rast zum Abendbrod 18 Minuten geboten wird. — Während der Nachtstunden, wohlgelagert in den dazu bequem eingerichteten Wagen der Königlich Schwedischen Staatseisenbahnen, hat unser Zug das durch seine weltbekannte Tändsticksfabrik vielgenannte, am südlichen Ende des Wettersees gelegene Jönköping passirt und bei Töreboda gegen ½3 Uhr Morgens den Götakanal überschritten; auf Station Laxa werden die Passagiere aufgenommen, welche vor uns daselbst aus der Richtung Stockholm angekommen, mit in der Richtung Christiania reisen. Es waren deren eine ganze Anzahl, darunter drei Berliner, die ich später in Drontheim wiedersah und die Nordkapreise mitgemacht haben. — Unser Zug war von Laxa ab früh 4.10 nicht mehr Schnellzug, sondern Personenzug, in Folge dessen auf den Stationen überall einige Minuten Aufenthalt gemacht wurde, die Gelegenheit gaben, mich an der Ordnung und Sauberkeit zu erfreuen, welche die Bahnhöfe, deren Umgebung und die inneren Einrichtungen in den Gebäuden zeigen. Man findet die Sauberkeit ausnahmslos auf allen Stationen Schwedens und Norwegens und sind namentlich die Wartezimmer und Restaurationsräume überall sorgfältig gehalten. Ich will gleich hier die weitere allgemeine Bemerkung anschliessen, dass überall in den drei Königreichen Skandinaviens, abweichend von den Einrichtungen bei uns, ähnlich wie in England, Frankreich und Italien, nur wenige Bahnhofsstationen zugleich auch Restaurationen haben; es giebt zu Oefterem jedoch solche, wo zierlich bereitete, mit tadellosem Porzellan, silbernen Kannen und Schalen besetzte Tische zum Kaffeegenuss einladen; der Kaffee scheint überall gleich gut und billig. Meist reiht man daneben auch Milch oder Bier in halben Flaschen, sowie Sodawasser. Dann aber giebt es besondere Frühstücks-, Mittags- und Abendkost-Stationen, überall in der Weise eingerichtet, dass auf einer reichgedeckten Tafel in der Mitte des Lokals Speisen sauber servirt aufgestellt sind, und zwar früh und Abends ausser einer grösseren Anzahl kalter Speisen und Delikatessen meist auch ein warmes Gericht und Thee oder ⅓ Flasche Bier — Mittags ausser den Delikatessen, die nie fehlen, in der Regel Suppe, drei warme Gerichte, Fleisch und Fisch, ferner Mehlspeise oder an deren Statt Erdbeeren, Waldbeeren, Himbeeren etc. mit rahmreifer Milch, die übrigen gleich dem Kaffee auch sonst überall mit zu haben ist und sehr schön und billig zu sein pflegt. — Der Reisende nimmt was ihm gefällt, isst soviel ihm behagt — die Bezahlung, in der Regel 1⅓ Krone, ist ganz gleich; man meldet sich am Buffet, nennt dort seinen etwaigen besonderen Konsum an Bier und Wein und bekommt bei grösseren Stationen mit viel Verkehr eine Marke, die beim Verlassen des Lokals die Thür-

hüterin abnimmt. Zahlen muss bei dieser an sich sehr netten Einrichtung auch der, welcher etwa nur der Wissenschaft wegen in das Speisezimmer eingetreten ist und nichts genossen hat, was jedenfalls mit Veranlassung ist, dass auch bei gedrängtem Verkehr alles ohne die geringsten gegenseitigen Beschwerden abläuft. Bemerkt sei noch, dass da, wo Bahnhofsbrunnen fehlen, hübsche blecherne Behälter mit durch Eis gekühltem Wasser „Vandkjöler" bereit stehen, die fleissig benutzt wurden.

Wir kommen bei Christinehamm in die eisenreiche Provinz Wermland, haben nördlich den hie und da sichtbaren grossen Wennersee zur Seite, passiren Karlstadt, die Hauptstadt der Provinz, und kreuzen in Kil mit der seit einigen Jahren im Betriebe stehenden Berglagernas Eisenbahn, welche von Göteborg über Trollhättan am westlichen Ufer des Wennersees nach Falun, der alten Bergstadt in der Landschaft Dalekarlien führt.

Bis zur Norwegisch-Schwedischen Grenze bei Charlottenberg, welche Station man bald nach 11 Uhr Vormittag erreicht und wo zum erstenmale seit Malmö Wagenwechsel stattfindet, überschreitet die Eisenbahn die grossen Wasserläufe des Klaraelf bei Karlstadt, des Norelf bei Kil, des Wermelen-Sees bei Brunsberg, was überaus kostspielige Bauten erheischt hat. Die Brücke über den letztgenannten See soll allein ½ Million Kronen kosten.

Nach einer reichlichen Stunde Fahrt sind wir in Kongsvinger, dessen hochgelegene alte Festung die an sich hübsche Lage des Städtchens verschönert, welches unmittelbar an dem 3 Breitengrade nördlich entspringenden grossen Glommenflusse gelegen ist, an dessen linkem Ufer hin auf 70 km Länge die Eisenbahn sich zieht. Es giebt da freundliche Aussichtsbilder. Mächtige Holzmassen lagern im breiten, bald ruhig dahin fliessenden, bald Stromschnellen bildenden Glommen, dessen Wasser schön klar und durchsichtig erscheint. Der Glommenfluss setzt seinen Lauf nach Süden fort, während die Bahn, ihn auf grosser Brücke überschreitend, sich nach Westen wendet, eine anmuthige Gegend durchschneidet, deren Glanzpunkt in der herrlichen Lage der Hauptstadt „Kristiania" gipfelt, die, Nachmittag gegen ¹/₂5 Uhr, nach nahe zweitägiger ununterbrochener Fahrt ab Berlin erreicht wurde.

Mir war die Stadt aus unserm Besuche im Jahre 1878 bereits bekannt, und in dankbarer Erinnerung nahm ich Wohnung im Hôtel Scandinavie, in dem ich damals gutes Unterkommen gefunden, und war damit sehr zufrieden. Die Erlöser-Kirche (Vör Freisers Kirke) liegt dem Gasthof gerade gegenüber, der Stortorv (Hauptmarktplatz) über den Anlagen hin links in der Nähe.

Ich benutzte die Pferdebahn zu einer Tour in die Vorstadt Oslo, der 1 000 Jahre alten Urstätte Christianias, gelangte über den Fluss Loelven auf den bewaldeten Eckeberg, von wo aus man eine köstliche Aussicht geniesst auf die weitausgebreitete Stadt, auf den Fjord mit seinem Hafen- und Seeverkehr, auf das jenseits des Fjords auf der Halbinsel Ladegaardso vor etwa 40 Jahren für den König erbaute und für ihn reservirte Schloss Oskarhall, dessen im Englisch-Gothischen Style ausgeführter, weiss getünchter Bau mit seinem Thurme, seinen Zinnen und Veranden inmitten der grünen villenbebauten bergigen Umrahmung sich der Erinnerung bleibend einverwebt.

Während meines nur kurzen Aufenthalts in Norwegens Hauptstadt besuchte ich den Hafen, den Westbahnhof, von welchem aus man auf schmalspuriger Bahn von 1,067 m Spurweite ins westliche Norwegen fährt, — die Festung Ackershus, wo, solange Norwegen mit Dänemark vereinigt war, dem Könige gehuldigt ward, — das Kunstmuseum, die Kunstindustrie-Ausstellung, den herrlichen Aussichtspunkt bei der städtischen Wasserleitung — und versäumte auch nicht, dem Hauptvergnügungsorte Tivoli, wo täglich Konzert, abwechselnd mit anderen Kunstleistungen, und Theatervorstellung stattfindet, einen Besuch abzustatten. Ich fand Tivoli nur schwach besucht, in der Hauptsache von Fremden, wie denn überhaupt der Fremdenverkehr hauptsächlich es ist, welcher die in der inneren Stadt sich rechtwinkelig kreuzenden breiten und geraden, in den ausgedehnten Vorstädten ziemlich unregelmässig gebauten Strassen belebt.

Im Kunstmuseum interessiren die schönen Arbeiten der Norwegischen Bildhauer und Maler. Die Sammlungen in den Universitätsnebengebäuden waren geschlossen; ich liess mir aber den Holzschuppen öffnen, in welchem das im Jahre 1880 bei Sandefjord ausgegrabene Wikingerschiff, von dem man glaubt, dass es aus dem 9. Jahrhundert stammen müsse, gezeigt wird.

Der sehr hübsche Eidsvolsplatz wird östlich vom Storthingsgebäude begrenzt, das von da seinen Zugang hat, den zwei ruhende, in Granit ausgeführte Löwen bewachen, die ihre Aufmerksamkeit dem Königlichen Schlosse zu widmen scheinen, das dem Reichstagsgebäude gegenübersteht. Sie liegen ruhig und streiten nicht — das überlassen sie den Storthingsmännern, deren linker Theil in dem grossen Verfassungskampfe der jüngsten Zeit den Sieg davon getragen hat; das hat nicht gehindert, dass König Oskar bei seiner Anwesenheit in Christiania mit unendlichem Jubel aufgenommen worden ist. Es wird wohl noch langer Zeit bedürfen, ehe die Verfassungsfrage vollkommen und so geklärt erscheint, wie es im Interesse des schönen Landes und des Schwedisch-Norwegischen Brudervolkes sein sollte.

Im Hafen ist es immer lebendig; es verkehren daselbst die Schiffe der Nationen und die zahlreichen Dampfer, von denen die grossen regelmässige Verbindungen mit Kopenhagen, Bergen, Drontheim, London und Hull vermitteln, die kleineren dem Lokalverkehre und Ausflügen dienen. In der „Dampskibs-Expedition" von Berg-Hansen besorgte ich meine Passage zur Nordkapfahrt und kaufte bei Andersen in der Kirke Gade Filigranschmuck der ausserordentlich schön, in Form und Arbeit nicht weniger köstlich ist, als der, welcher Italienischer Werkstatt entstammt. Die Filigranarbeit, jetzt in Christiania fast ausschliesslich in grossen Werkstätten hergestellt, war vor Zeiten Produkt der Hausindustrie auf dem Lande, namentlich in Thelemarken, die sich vom Vater auf den Sohn vererbte und den reichen goldenen und silbernen Schmuck zur Nationaltracht lieferte, mit dem diese ausgezeichnet ist.

Am Freitag Vormittag 8.54 trat ich die Weiterreise an nach dem auf der Eisenbahn 560 km von Christiania entfernten Drontheim und zwar mit dem gewöhnlichen Personenzug, nicht also mit dem während der Sommersaison vom 16. Juni bis 17. August jeden Dienstag und Sonnabend Nachmittag abgehenden schnelleren Zuge, mit welchem man die Tour ohne Unterbrechung in 17 Stunden zurückgelegt und anderen Tags um 10.45 Vormittags das Ziel erreicht; denn ich wollte die Gegend bei Tage sehen und in den Hochlanden Norwegens übernachten. Eine kurze Strecke (21 km) fährt man auf der Bahn, die mich nach Christiania gebracht hatte — dann bei Lilleström zweigt sich der Weg nördlich ab nach Eidsvold und dem 100 km langen, theilweise bis zu 15 und 17 km breiten, je weiter hin je schmäler werdenden, enorm, nämlich bis zu mindestens 450 m tiefen Mjösensee; derselbe liegt in einer prächtigen Gegend, die zu den reichsten des Landes gehört und Bauerngüter hat, welche viele Generationen hindurch, man sagt bei einzelnen schon seit 1 000 Jahren, im Besitz derselben Familie geblieben sein sollen.

Die Bahn von Christiania nach Eidsvold ist die älteste in Norwegen, sie ward als Privatbahn von Englischen Kapitalisten nach Robert Stephenson's Projekte im Jahre 1851 zu bauen begonnen, vom Staate subventionirt und im Jahre 1854 eröffnet; sie führt noch jetzt den Namen „Hauptbahn", obgleich sie mit ihren 68 km Länge gegenüber den 1 650 km Eisenbahnen, welche Norwegen gegenwärtig hat, doch nur einen geringen Längentheil derselben ausmacht. Für das dünnbevölkerte Norwegen (2 000 000 Einwohner) repräsentiren diese Eisenbahnen, von denen 596 km die normale Spurweite von 1,435 m, die übrigen aber schmalspurig mit 1,067 m Weite ausgeführt sind, eine ungemein grosse wirthschaftliche Thätigkeit in den letzten 30 Jahren, durch welche das Land erschlossen, der Bodenwerth gestiegen und die Steuerkraft erhöht, nicht aber eine direkte Finanzquelle für den Staat geschaffen worden ist; denn der Eisenbahnbetrieb verzinst das Anlagekapital der Eisenbahnen im Betrage von jetzt 124 000 000 Kronen z. Z. nur etwa mit 2 pCt. Die indirekten Abgaben decken das staatliche Budget — „direkte Staatssteuern kennt der Norweger schon seit Jahrzehnten nur noch vom Hörensagen."

Von Eidsvold ab hat man während einer Stunde Fahrt zur linken Hand Ausblick auf den herrlichen Mjösensee, auf dessen spiegelglatter Fläche wir eins der drei Dampfboote beobachten konnten, welche regelmässig zwischen Eidsvold und Lillehammer (105 km) verkehren. Bei Hamar, einem im Jahre 1152 gegründeten Städtchen, giebt es nochmals Ausblick auf den See; — hier endet die vollspurige Bahn und beginnt die Schmalspur, die sich bis Drontheim fortsetzt, von Station Elverum ab an Koppang und Tonsaet vorüber, immer dem Thale des schon oben erwähnten gewaltigen Glommen folgend.

Die Fahrt in diesem Thale bietet vielerlei Abwechselung, Besitzgrenzen und Hausgruppen, oft ausgezeichnet durch mastartig errichtete hohe schlanke Fahnenstangen, reihen sich lange Strecken lang ohne Unterbrechung aneinander, dann folgen Waldistrikte und hübsche Aussichten auf je weiterhin desto öfter mit Schneefeldern bedecktes Gebirge, auf den bald ruhig, bald schäumend dahinfliessenden Fluss und dessen romantische Umgebungen, sodass die Fahrt nicht langweilt und ermüdet. Als wir gegen 10 Uhr Abends auf Station Tonsaet ankamen, war es noch ziemlich gut tageshell; in dem unweit der Station gelegenen Jernbane-Hotel fand ich ein recht genügendes Unterkommen und einen guten Abendtisch, der die erste Gelegenheit bot, verschiedene Theilnehmer an unserer Nordkapfahrt kennen zu lernen, darunter einen vielgereisten Herrn aus Pressburg, zwei Amerikanische Familien und einen Kaufmann aus Frankfurt a/M. Der Wirth, welcher sowohl Deutsch wie Englisch sprach, erzählte von den Leiden und Freuden, die er im Laufe eines Jahres der geographischen Lage seines 500 m über Meeresspiegel liegenden Orts wegen als Wirth und Gutsbesitzer durchleben muss. Er sagte, dass bei Tonsaet der Hafer überhaupt nicht, Gerste etwa aller 4 Jahre einmal reif werde, das Vieh 8 Monate lang im Stalle bleiben müsse und im Winter gar oft über 30 Grad Reaumur Kälte herrsche, die umsomehr empfunden werde, weil die Häuser

meist nur dünnwändig gebaut seien. Wir besahen uns am andern Morgen die in getrennten Gebäuden befindlichen Wohn-, Wirthschafts- und Scheuenräume, sämmtlich in Holzbau ausgeführt, die Dachung dadurch hergestellt, dass auf einer Brettschaalung Baumrinden befestigt und auf diese lehmige Erde gestampft und diese besaamt und dadurch begrast wird.

Tonsaet ist an sich ein bescheidener, auf beiden Seiten des Glommen liegender Ort, durch welchen die Hauptstrasse führt, welche Hedemarken mit dem Orkladal verbindet; es liegt aber prächtig da und namentlich entzückt die Aussicht nach Westen auf einzelne hohe Berge, deren mannigfaltig gestaltete Schneefalten, von der Morgensonne bestrahlt, glitzernd reiche Lichteffekte darboten. Ich hatte genügend Zeit mich umzusehen, denn der herrliche schöne Morgen hatte zeitig ermuntert — die dienenden Geister des Hotels waren prompt und überaus bescheiden. Um ½8 Uhr früh ging es weiter mit der Eisenbahn, immer den Glommenfluss zur linken Seite; der Feldbau verschwindet, die Vegetation wird immer geringer, mooriges Land und weite Torfflächen, Sanddünen und Schutterrassen treten in den Vordergrund — man sieht die rasengedeckten Holzhäuser und die Kirche des Bergstädtchens Roros, dessen Station als Kopfstation gebaut ist und durch sehr befriedigende Einrichtungen sich auszeichnet. Roros ist der Mittelpunkt einer Anzahl weit herum im Umkreise liegender ergiebiger Kupfergruben und mehrerer Schmelzhütten; man sagte, dass es eine betriebsame Bevölkerung habe, die ausser dem Bergbau Viehzucht treibe und fleissig und mit bestem Erfolg die öden Sand- und Tofrflächen in Wiesenland umzuwandeln verstehe. Man hofft auf Neuerblühen des Bergbaues, da die Eisenbahn die Herbeischaffung von Kohlen erleichtert hat und es also nicht mehr, wie früher, an Brennmaterial fehlt, denn längst schon hat man im weiten Umkreise die Wälder niedergeschlagen. Da dies ähnlich leider auch anderwärts in Norwegen, wie auch in Schweden geschehen ist, mag der Ausspruch wohl richtig sein, dass die jetzige Ausbeutung der Forsten dieser Länder die Grenzen der Nachhaltigkeit erreicht, wahrscheilich schon überschritten hat und dass Einschränkung im Holzexport, Sparsamkeit beim eigenen Bedarf dringend nöthig ist. Der deklarirte Werth der Holzausfuhr Norwegens hat im Jahre 1882 die Summe von 44 Millionen Kronen betragen und die Zunahme des jährlichen Exports in den letzten 25 Jahren mindestens 50 pCt. Diese Steigerung ist für die Walderhaltung ausserordentlich bedenklich, zumal das Holz im dortigen Klima fünfmal langsamer wachsen, der eigene Bedarf der Einwohner aber durchschnittlich fünfmal grösser sein soll, als in Deutschland. Auf der Station Nypladsen waren Arbeiter der Kongens-Grube mit Verladen von „Kobbermalm“ beschäftigt, ein Erz mit 4 pCt. Kupfergehalt, von dem uns die Leute gern bereit gute Stücke aussuchten und zum Koupee brachten.

Die Weiterfahrt, anfänglich in einsamer Gegend, gestaltet sich in einiger Entfernung hinter der durch einen Denkstein mit der Inschrift „2135 fod“ gekennzeichneten, 670 m hoch gelegenen Wasserscheide beim allmählichen Niederstiege zu einer überaus interessanten, nicht nur weil der hoch über der Thalsohle des Gulaflusses an den Bergen in grossen Kurven sich hinziehende Schienenweg die technischen Schwierigkeiten seines Baues zu Tage treten lässt, sondern weil auch je weiter hin desto anmuthiger die Gegend erscheint. Man sieht tief unter sich die klar dahin fliessende Gula gleich einem der Gebirgsflüsse daheim und doch auch nicht wie daheim, denn die Ansiedelungen, die Hofbauten, die altersgrauen und die neuerbauten Kirchlein, die hier und dort erscheinen, sind fremdländisch — man sieht auf schön bewaldete Höhen und dazwischen liegende almartige Matten mit einzelnen Höfen und unten im Thale geschäftiges Treiben, dessen gedeihliche Folgen die gleichzeitig sichtbaren verschiedenen Methoden der Dachdeckung, Rasendach, Schindeldach, Schieferdach, illustriren. Auf den Stationen hinter Eidet und Singsaas bieten viele Kinder auf einmal in zierlichen Düten, Spankörbchen und dergleichen Erdbeeren, Himbeeren, Brombeeren an — die Gegend wird immer schöner und reicher und so bleibt es auch noch in der letzten Stunde Fahrt, wo die westlich abfliessende Gula verlassen wird — ein über 100 m hoher Anstieg und dann ein steiler Abstieg zum Thale des Nidflusses erfolgt, der die alte Königsstadt Drontheim umschliesst, das schöne Trondhjem, wie man sagt, schön weniger als Stadt, als seiner Lage wegen, umgeben nach Osten, Süden und Westen von villenbebauten baumreichen Höhen, im Norden von dem weithin sich erstreckenden, doch dort wieder landbegrenzten Fjord, der so geschützt liegt, dass weder der Nordwest, noch der Nordwind, noch der Nordost im Stande wäre, den Thermometer andauernd unter den Gefrierpunkt zu bringen. In der That ist dieser wundervolle, unter 63½° nördlicher Breite liegende Fjord immer eisfrei und Trondhjems Winter wie unterm 51.° in Dresden. Die Drontheimer Aepfel sind hochgeschätzt; desgleichen die Früchte des Wallnussbaumes und die in dieser nordischen Erde gezogenen Blumen unvergleichlich schön. Wir haben dies so recht kennen gelernt, da wir am Sonnabend Nachmittag ankamen und Zeuge sein konnten von der regelmässig an diesem Tage stattfindenden Beschmückung der Gräber mit Blumen, die, während wir uns die Aussenfaçaden der alten, schönen, wundersam wirkenden Domkirche Olaf des Heiligen besichtigten, von Alt und Jung, Arm und Reich auf dem umliegenden Kirchhofe vorgenommen ward.

Um ¼4 Uhr Nachmittag im Bahnhofe angekommen und im Hotel Britania, einem recht guten Gasthofe, abgestiegen, nahm ich auf der nahegelegenen Post aus der Hand freundlich höflicher Damen-Beamten Briefe entgegen und sandte telegraphische Grüsse in die Heimath; in nur 40 Minuten Zeit traf von da bereits Antwort ein.

Drontheim hat 23 000 Einwohner, breite Strassen, die sich ziemlich rechtwinkelig schneiden, aber fast gar keine irgend beachtenswerthen Gebäude. Es hatte bis vor kurzem 2 Bahnhöfe, einen für die Bahn nach Christiania, den andern für die nach Storlien-Stockholm; jetzt sind beide mit grossen Kosten zu einem vereinigt und Bahn- und Hafenverkehr in direkte Verbindung gebracht; von dem Walle der harmlos ausgestatteten Festung Kristiansten und dem unweit derselben, aber höher noch gelegenen Blaesevoldbakken aus geniesst man Aussicht auf die wundervolle Umgebung der ziegeldachenen Stadt, auf das schwarzblaue Wasser des herrlichen, weithin sich erstreckenden Fjord und die mitten darin liegende, vor langen Zeiten als Klostersitz, später als Festung, jetzt als Gefängniss benutzte kleine Felsinsel Munkholm. Ich beobachte die Ankunft zweier Dampfboote, die lange Wasserrille, welche sie hinter sich lassen, die achtsamen Bewegungen der Anlandung und als die Verbindung hergestellt, zahlreiche Passagiere, die, wie mein freundlicher Nachbar auf dem Beobachtungspunkte sagt, mit dem einen Steamer von Nordwesten aus Molde und Bergen, mit dem andern von nordwärts aus Rhamsos angekommen sind

Ein herrliches Denkmal alter Vergangenheit ist die stolze Domkirche, deren Baugeschichte um das Jahr 1000 mit der Gründung des ersten christlichen Königssitzes in Norwegen und der Stadt am Nid, „Nidaros“ wie Drontheim damals hiess, beginnt, denn in einem Schreine über dem Hochaltare der damaligen St. Clemenskirche, wurde der Leichnam des im Jahre 1030 in der Schlacht gefallenen heiligen Olaf verwahrt, zu dessen Verehrung Pilger aus ganz Scandinavien und aus fremden Ländern nach Drontheim kamen. In Olaf verehrte man nicht blos den Befestiger der Reichseinheit und der Königsmacht, sondern vor allem den Begründer des Christenthums im hohen Norden. Der anfänglich romanisch, dann gothisch ausgeführte Bau des Domes erstreckt sich durch das 12. und 13. Jahrhundert; im Laufe der Zeit von Bränden heimgesucht, nothdürftig, oft unschön reparirt, hat die Neuzeit seine Wiederherstellung begonnen, die voraussichtlich viele Jahre und grosse Summen in Anspruch nehmen wird. An der Durchführung der vollen Restauration des edlen Bauwerks darf nicht gezweifelt werden, denn das Norwegische Volk verlangt nach der alten Pracht des Domes, dem Platze, wo die Wiege des Reichs gestanden und seine Könige gekrönt worden. Wundervoll, tief ergreifend wirkt auf den Besucher das bereits vollständig hergestellte Kuppelachteck, welches den Schrein Olaf's überwölbt. Die edlen gothischen Stylformen aus blaugrauem Schieferstein, die Säulen aus weissem Marmor hergestellt, überwältigen und entzücken; man fühlt sich in volle Harmonie versetzt und zur Andacht gedrängt.

Da es Sonntag ist, konnten wir dem Gottesdienste beiwohnen, welcher in einem im Mitteltheile des Domes hergestellten Einbaue abgehalten wird. Die Theilnahme daran war eine ausserordentlich zahlreiche.

Ueber Drontheim throute ein freundlicher Himmel. — Alt und Jung war aus der Landschaft hereingeströmt zur Stadt, das sonntägige Leben zu geniessen; es war interessant das Volk der Trodender zu sehen, wie es die Plätze füllte, der mittägigen Promenadenmusik zuhörte und — geräuschlos herzlich fröhlich war.

(Fortsetzung folgt).

Ueber kombinirte Rundreisebillete.

(Fortsetzung aus No. 12.)

Zu Ziffer 11.

32. Von einer Verwaltung war darauf hingewiesen worden, dass eine Vorschrift darüber, ob bei Vollendung der Reise der Umschlag der Billete dem Reisenden zu belassen sei oder Abnahme durch das Zugpersonal zu erfolgen habe, fehle.

Das vorstehende Monitum ist indessen bereits von der geschäftsführenden Direktion unter Hinweis auf Absatz 3 der Ziffer 11 der Ausführungsvorschriften als unzutreffend bezeichnet worden.

33. Aufnahme eines Zusatzes, dahin gehend, dass die abgenommenen Billetumschläge der ausgebenden Verwaltung zuzusenden und dass die Verwaltungen zur gegenseitigen Zusendung der in den abgenommenen Billetumschlägen irrthümlich zurückgebliebenen oder nicht benutzten Koupons verpflichtet seien. Die Zusendung der Billetumschläge wurde um deswillen für angezeigt erachtet, weil Differenzen zwischen dem auf dem Bestellscheine und jenem auf dem Umschlage angesetzten bezw. pro Billet eingehobenen und verrechneten Gesammtfahrpreise nicht gänzlich ausgeschlossen erscheinen.

Da in der Regel diejenige Verwaltung, in deren Bereiche eine Rundreise angetreten, und diejenige, in deren Bereiche die Reise beendigt wird, ein und dieselbe Verwaltung sein wird, so hielt die Kommission eine Festsetzung der beantragten Art nicht für erforderlich; insoweit grössere Orte in Betracht kommen, auf welche die obige Voraussetzung nicht in allen Fällen zutrifft, glaubte man den betreffenden Verwaltungen anheimstellen zu sollen, sich über ein angemessenes Verfahren zu verständigen.

Zu Ziffer 12.

34. Der Vorschlag, folgenden Zusatz:

„Um den Reisenden den Antritt der Reise auch von jeder Nichtkouponstation zu ermöglichen, werden für die Strecken bis zur ersten Kouponstation und event. von der letzten Kouponstation bis zur Abgangsstation zurück den Billeten Blankokoupons eingefügt, deren Preis nach Massgabe der tarifmässigen Entfernung zu berechnen ist. Die Gültigkeitsdauer der Gesammtbillete einschliesslich dieser Blankokoupons wird hierdurch nicht geändert“,

unter Ziffer 12 aufzunehmen, wurde zwar als zweckmässig anerkannt, allein es schien der Kommission keine Nothwendigkeit vorzuliegen, eine dem Antrage entsprechende obligatorische Vereinseinrichtung zu treffen; sie glaubte vielmehr die Entschliessung in dieser lediglich internen Angelegenheit den einzelnen Verwaltungen überlassen zu sollen.

35. Dagegen wurde der Antrag, folgenden Zusatz zu Absatz 3

„Koupons, welche für mehrere Routen fakultativ gültig sind, werden in die doppelt befahrenen Strecken nicht eingerechnet“,

aufzunehmen, sowie

36. die Worte „Hin- und Rückfahrt zusammengerechnet“ hinter den Worten „solche doppelt befahrenen Strecken“ in Absatz 3 einzuschalten, angenommen.

37. Hinsichtlich der Berechnung doppelt befahrener Strecken war es bisher zweifelhaft, ob dabei einfach die Kouponnummer entscheide, oder ob die, zwei verschiedenen Koupons (mit verschiedenen Nummern) angehörende gleiche Strecke mit zu rechnen sei

(z. B. Koupon 307 Hagen-Hamm / „ 308 „ -Soest } Strecke Hagen-Unna beiden Koupons gemeinsam).

Nach Ansicht der antragstellenden Verwaltung ist letztere Berechnungsweise die richtige; allerdings werde die genaue Innehaltung derselben die Geschäfte der Ausgabestellen erschweren und die Ausrüstung dieser Dienststellen mit einer Zusammenstellung aller in Frage kommenden Entfernungen erforderlich machen.

Die Kommission hielt zwar für prinzipiell richtig, wenn die, zwei verschiedenen Koupons (mit verschiedenen Nummern) angehörende Strecke als doppelt befahrene Strecke in Ansatz gebracht wird, allein bei der grossen Zahl derartiger Koupons und aus praktischen Gesichtspunkten (im Interesse thunlichster Vereinfachung der Geschäfte der Ausgabestellen), sowie in Berücksichtigung der nur geringfügigen Bedeutung der Frage glaubte dieselbe sich für die allgemeine Anwendung des Verfahrens aussprechen zu sollen, dass bei der Berechnung doppelt befahrener Strecken einfach die Kouponnummer entscheidet. Für diesen Beschluss war noch die fernere Erwägung massgebend, dass das ausschlaggebende Gewicht auf die Reisethätigkeit zu legen sei, bei deren Ausübung es häufiger vorkommen wird, dass bei dem Uebergange in einen neuen Zug eine in einem andern Zuge bereits zurückgelegte Strecke nochmals befahren wird.

38. In Betreff der „verbleibenden wirklichen Rundreise von mindestens 600 km“ scheinen bei den verschiedenen Verwaltungen von einander abweichende Auffassungen zu bestehen. Hieraus wurde die Nothwendigkeit abgeleitet, näher zu bestimmen, ob die verbleibende Rundreise aus „einer zusammenhängenden, in keinem Theile doppelt befahrenen Strecke von 600 km“ (—∞— oder —O—) bestehen müsse, oder ob es zu-
600 km 600 km
lässig sei, dass die verbleibenden, nur ein Mal befahrenen 600 km sich auf mehrere, durch doppelt befahrene Linien getrennte Strecken vertheilen (—o—O—O—).
100 km 200 km 300 km

Die Kommisssion bezeichnete die am Schlusse des Antrages ausgesprochene Ansicht als die richtige, erachtete aber die bisherigen Bestimmungen als ausreichend.

39. Auf einen als in der Billigkeit liegend bezeichneten Antrag auf Aufnahme einer Bestimmung, dass Sackbahnen (deren doppelte Benutzung unvermeidlich) nicht als doppelt befahrene Strecken anzusehen sind, glaubte die Kommission nicht eingehen zu sollen, weil man eine Abweichung von den bisherigen Vorschriften nicht für angemessen erachtete.

Zu Ziffer 13.

40. Die in Vorschlag gebrachte Aufnahme folgenden Zusatzes

„Die Reise kann innerhalb der Gültigkeitsdauer der Billete zu jeder beliebigen Zeit angetreten werden“,

erledigt sich durch die Beschlussfassung zu lfd. No. 31.

41. Von einer Seite wurde der Erwägung anheimgestellt, ob nicht eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer resp. eine Taxrückvergütung für nicht ausgenutzte Billete in dem Falle zugestanden werden könne, wenn der Reisende mittelst gemeindeärztlichen Zeugnisses nachweise, dass er wegen Krankheit die Reise nicht habe fortsetzen können bezw. dass die voraussichtliche Dauer der Krankheit über die Gültigkeitsdauer des Billets sich erstrecken werde.

Was zunächst die Verlängerung der Gültigkeitsdauer bei bescheinigter Krankheit etc. betrifft, so wurde aus dem Schosse der Versammlung geltend gemacht, dass die Beschlussfassung hierüber mit Rücksicht auf die Festsetzung in § 6 der „Bestimmungen über die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete“ der Kompetenz der Kommission entzogen sei; die Versammlung sah deshalb von einer Beschlussnahme ab, indem sie der Einbringung eines formellen Antrages (um einen solchen handelt es sich z. Z. nicht), der alsdann der Beschlussnahme der Generalversammlung zu unterstellen sein würde, gewärtig bleibt.

In Bezug auf die Frage der Rückvergütung von Fahrgeld sprach sich die Kommission dahin aus, dass es den ausgebenden Verwaltungen wie bisher überlassen bleiben könne, für sich, event. im Einverständniss mit andern betheiligten Verwaltungen, in geeigneten Fällen angemessene Rücksichten walten zu lassen; eine bezügliche Bestimmung in die Ausführungsvorschriften aufzunehmen, hielt die Kommission nicht für angezeigt, damit nicht der Unterstellung Vorschub geleistet werde, dass der Reisende eintretenden Falls ein Recht auf Rückvergütung habe.

Der im Verlaufe der längeren eingehenden Diskussion gestellte formelle Antrag, allgemein vorzuschreiben, dass die ausgebende Verwaltung in allen Fällen befugt sein soll, Namens der betheiligten Verwaltungen Entscheidung in Reklamationsfällen dahin zu treffen, dass bei geschehener Befahrung von mindestens 600 km der Fahrpreis für die noch nicht benutzten Koupons, und dass, wenn auf das betreffende Billet noch nicht 600 km abgefahren sind, die Differenz zwischen dem ordentlichen Fahrpreise und dem für das Billet entrichteten Betrage vergütet wird, fand nicht die nöthige Zustimmung und wurde zurückgezogen. Die Kommission sprach sich nunmehr dahin aus, dass es sich empfehle, z. Z. von allen Aenderungen der bezüglichen Vorschriften abzusehen, und beschloss ferner, dass die Bestimmung unter Ziffer 12 der Vorbemerkungen des Generalverzeichnisses, sowie bei Neuauflage der Billetumschläge auch die in denselben unter den Ziffern 1 und 9 abgedruckten Bestimmungen mit den bezüglichen Festsetzungen der Ausführungsvorschriften in Uebereinstimmung zu bringen seien.

Zu Ziffer 16.

42. Dem von einer Seite ausgesprochenen Wunsche, den Aufdruck „Kind“ der bessern Uebersichtlichkeit wegen auf den Koupons stets an einer bestimmten Stelle (die rechte obere Ecke) anzubringen, stimmte die Kommission mit der Empfehlung zu, dass die Verwaltungen ihre Ausgabestellen in der gedachten Weise instruiren möchten. Sofern das vorgeschlagene Verfahren praktisch allgemein durchführbar erscheint, was sich zur Zeit noch nicht mit voller Sicherheit übersehen lässt, soll auch eine entsprechende Ergänzung der Ausführungsvorschriften stattfinden.

Zu Ziffer 18.

43. Die Kommission stimmte der Verlängerung des in Absatz 1 festgesetzten — unzureichenden — Termins bis zum 10. des folgendes Monates zu.

44. Es hatte sich in der ersten Ausgabeperiode der Uebelstand bemerklich gemacht, dass die Blankokoupons von einzelnen Verwaltungen summarisch, von andern nach Serien und wiederum von andern nach den ausgegebenen Kouponnummern verrechnet wurden. Zur Behebung desselben ist beantragt worden, den Absatz 2 wie folgt zu ergänzen:

„. . . . . zu verwenden ist, hat hinsichtlich der festen Koupons
a) die Ausgabestelle,
b) die Serienbezeichnung,
c) Zahl und Werth der verkauften Koupons,
hinsichtlich der Blankokoupons
a) die Ausgabestelle,
b) die Serienbezeichnung,
c) Stückzahl und namentliche Angabe der für jede Serie in den einzelnen Klassen verwendeten Nummern,
d) den Geldwerth der verkauften Koupons zu enthalten.“

Der Antrag wurde angenommen, und hierbei als erwünscht bezeichnet, dass das beigegebene Formularmuster entsprechend ergänzt und den Vereinsverwaltungen zu Instruktionszwecken mitgetheilt werde.

45. Festsetzung angemessener Termine (von einer Seite wird der 10. des zweiten auf den Abrechnungsmonat folgenden Monats vorgeschlagen) für die Rapportirung verkaufter Koupons Seitens

der Kontrollen und Verpflichtung zu eventueller Erstattung von Vakatanzeigen.

Eine andere Verwaltung proponirte als Endtermin den 1. des auf den Ausgabemonat zweitfolgenden Monats, sprach sich aber (gleichwie eine dritte Verwaltung) gegen die Estattung von Vakatanzeigen aus; dieselbe formulirte die in Absatz 2 vorzunehmende Abänderung wie folgt:

„. . . . . . theilt das Ergebniss spätestens am 1. Tag des auf den Ausgabemonat folgenden zweiten Monats unter Beifügung . . . . . u. s. w.“,

und weiter nach den Worten „verkauften Koupons zu enthalten“ als neuen Satz:

„Fehlanzeigen sind nicht auszutauschen.“

Von vierter Seite wurde der Wunsch ausgesprochen, dass die Ausgleichung der Schuldbeträge noch in der zweiten Hälfte des dem Abrechnungsmonate unmittelbar folgenden Monats erfolge, und beantragt, entsprechende ausdrückliche Bestimmung zu treffen, die von einer fünften, den gleichen Wunsch aussprechenden Verwaltung dahin formulirt wurde, nach „unter gleichzeitiger Anmeldung des Schuldbetrages zur General-Saldirungsstelle“ einzuschalten: „und zwar so zeitig, dass die Ausgleichung in der zweiten Hälfte des auf den Rechnungsmonat folgenden Monats erfolgen kann.“

46. Ferner wurde beantragt, zu dem zweiten Absatze vorzuschreiben, dass (zur Vermeidung von Anmeldeversäumnissen und Rückfragen) in den zwischen den Kontrollen der einzelnen Verwaltungen auszutauschenden Rapporten über die verkauften Koupons jedesmal ausdrücklich zu vermerken ist, ob resp. dass die Anmeldung des zu vergütenden Betrages bei der Vereins-Abrechnungsstelle stattgefunden hat.

Was die unter den laufenden Nummern 45 und 46 registrirten Anträge betrifft, so hielt die Kommission die Herbeiführung grösserer Einheitlichkeit in Bezug auf die Termine für die Rapportirung verkaufter Koupons seitens der Kontrollen gleichfalls für sehr erwünscht und setzte hierfür den 5. des auf den Ausgabemonat zweitfolgenden Monats fest.

Die Erstattung von Vakatanzeigen wurde von keiner der vertretenen Verwaltungen für erforderlich erachtet. Selbstverständlich soll hierdurch der September-Rapport nicht getroffen werden, welcher auch dann zu erstatten ist, wenn überhaupt keine Koupons innerhalb der betreffenden Ausgabeperiode verausgabt worden sind.

Die vorgeschlagene Einschaltung „und zwar so zeitig, dass die Ausgleichung in der zweiten Hälfte des auf den Rechnungsmonat folgenden Monats erfolgen kann“ hinter „zur Generalsaldirungsstelle“ hielt man für zweckmässig und es wurde der betreffende Antrag angenommen. (Schluss folgt.)

Der Anschluss der Orientalischen Eisenbahnen*)

d. h. der Eisenbahnen auf der Türkischen Balkanhalbinsel an das Eisenbahnnetz Oesterreich-Ungarns geht seit Jahren seeschlangengleich durch die Zeitungen, und so oft die Entscheidung nahe scheint, so oft erfährt man von neuen Anständen. Schon nach Beendigung des letzten Orientkrieges hat der Berliner Friedensvertrag von 1878 diesen Anschluss vorgesehen, und im Jahre 1879 traten die betheiligten Mächte: Oesterreich, die Türkei, Serbien und Bulgarien, in den bekannten Wiener „Vierer-Konferenzen“ zusammen, gebrauchten aber beinahe vier Jahre, um dann 1883 in einem Schlussprotokoll festzusetzen, dass der Anschluss hergestellt werden solle: von Semlin aus durch Serbien, einerseits geradeaus südwärts an die Albanien und Macedonien durchziehende 362 km lange Bahnstrecke Mitrowitza-Salonik, andererseits, abzweigend von der Serbischen Station Nisch, nach Osten durch Bulgarien an das bestehende 780 km lange Bahnnetz Philippopel-Adrianopel-Konstantinopel.

Oesterreich-Ungarn begann schon während der Konferenzen den Bau der direkten Linie Pest-Semlin (345 km lang) und eröffnete dieselbe 1884: auch Serbien ging mit dem Bau vor und eröffnete bereits im Herbst 1884 die grössere Hälfte seiner ganzen Strecke, nämlich Semlin-Belgrad-Nisch (244 von 460 km); Bulgarien hat kürzlich an seine gesetzgebende Versammlung eine bezügliche Vorlage gelangen lassen und gleichzeitig die fertiggestellten Vorarbeiten für seine ganze 113 km lange Linie der Oeffentlichkeit zugänglich gemacht.

Von der Türkei, welche auf ihrem Gebiet bis zur Serbischen Grenze etwa 80 und bis zur Bulgarischen Grenze gegen 50 km, zusammen also ungefähr 130 km zu bauen hat, erfährt man immer nur, dass über die Ausführung Unterhandlungen gepflogen werden, abwechselnd mit der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen (der Hauptaktionär und Vorsitzender des Verwaltungsraths der Baron Hirsch ist) und mit anderen Gruppen und Unternehmern. Die letzten Nachrichten lauteten dahin, dass die Türkische Regierung mit einer aus der Banque Ottomane in Konstantinopel und dem Comptoir d'Escompte in Wien bestehenden Gruppe, welche 175 000 Frcs. für das Kilometer gefordert hätte, in Unterhandlung stehe, und dass dann die Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen sich erboten habe, den Bau zu 132 000 Frcs. für das Kilometer, und zwar bei noch günstigeren Verzinsungs- und Garantiebedingungen zu übernehmen. Die Bankgruppe soll sich als Techniker den Unternehmer Vitali zugesellt haben, welcher gegenwärtig für die Französische Baugesellschaft der Serbischen Bahnen thätig ist; der Betriebsgesellschaft andererseits steht zunächst ihr technisches Personal zur Verfügung, welches, wie bekannt, wesentlich aus Deutschen besteht und seit dem Bau der Orientalischen Bahnen bei diesen angestellt ist. Der Türkische Ministerrath lehnte nun — Zeitungsnachrichten zufolge — das günstigere Anerbieten der Betriebsgesellschaft ab und wiederholte die Ablehnung, als er auf Verlangen des Sultans zu einer nochmaligen Berathung aufgefordert ward. Zum dritten Male soll dann der Sultan eine Berathung verlangt und nunmehr der Ministerrath seinen Sachverständigen (den in Türkischen Diensten stehenden Regierungsbaurath Sebaldt) zu einem Gutachten veranlasst haben, welches, wie es heisst, eher der Bankgruppe als der Betriebsgesellschaft günstig ist. Die Nachricht ist in dieser Form nicht recht verständlich. Offenbar kann eine Forderung von 175 000 Frcs. nicht in Wettbewerb treten mit einer solchen von 132 000 Frcs., wenn noch dazu bei der letzteren die Garantiebedingungen günstigere sind. Dass das Unterliegen der Betriebsgesellschaft aber auf technische Gründe zurückzuführen sein sollte, scheint nicht wohl denkbar, da der gute Ruf der Deutschen und Oesterreichischen Techniker bei den Orientalischen Bahnen seit lange begründet und anerkannt ist. Wie erinnerlich, hat schon im Jahre 1874 ein Ausschuss von Sachverständigen, bestehend aus den Deutschen Eisenbahntechnikern Hartwich, Röckl und M. M. von Weber, sich über die wesentlich von unseren Landsleuten bewirkte Bauausführung der Orientalischen Bahnen sehr anerkennend ausgesprochen (vgl. Vortrag von Hartwich, „Zeitschrift für Bauwesen“, Jahrg. 1875, S. 421) und in neuerer Zeit hat auch Jüttner über die gesammten Bau- und Betriebsverhältnisse durchaus Lobendes berichtet (s. „Archiv für Eisenbahnwesen“ 1882, Seite 187 ff). Die Abneigung der Türkischen Regierung gegen die Betriebsgesellschaft muss daher andere Gründe haben und dürfte zurückzuführen sein auf die zwischen beiden Theilen bestehenden Streitfragen, welche seit dem Bau sich fortpflanzen und wesentlich darin begründet sein sollen, dass das Orientalische Bahnnetz bis heute ein Torso geblieben ist, der aus zwei weder unter sich noch mit Europa verbundenen Linien besteht. Der Ausbau war seinerzeit unterblieben und unmöglich geworden infolge des Türkischen Staatsbankerotts und des Orientkrieges, wonach dann die Türkische Regierung einerseits und die Betriebsgesellschaft andererseits gegenseitig Beschwerden und Ersatzansprüche erhoben, die bis heute fortbestehen.

Für das Verkehrsinteresse ist nun freilich das wichtigste, dass der Anschluss überhaupt möglichst bald zu stande kommt, gleichgültig auf welche Weise. Für uns Deutsche knüpft sich aber noch ein anderes Interesse daran: Wenn nämlich die Bankgruppe den Bau übernimmt, so ist damit das Ueberwiegen des Französichen Einflusses entschieden, zunächst für den Bau, und es kann nicht zweifelhaft sein, dass der Betrieb über kurz oder lang nachfolgen muss — bei den bekannten Französischen Neigungen ein schwerer Schlag für die Deutschen Techniker und selbstredend auch für die Deutsche Industrie, welche beim Bau und Betrieb der Orientalischen Bahnen bisher ein lohnendes Absatzgebiet hatte, worüber bei Jüttner a. a. O. das nähere nachzulesen ist.

Die Betriebsgesellschaft ist, wie man hört, schon seit Jahresfrist für eigene Rechnung mit den Vorarbeiten für die Anschlüsse, die je einen Balkanübergang enthalten, beschäftigt, um nach Abschluss der Verhandlungen den Bau unmittelbar in Angriff nehmen zu können, welcher gemäss dem Wiener Protokoll bis zum 15. Oktober 1886 beendet sein muss. Auch diese Vorarbeiten sind ausschliesslich von Deutschen Technikern ausgeführt. Der frühere Baudirektor Lang, welcher den ersten Bau geleitet hat, ist inzwischen gestorben, die Baudirektion wird aber wie früher in Wiesbaden in der gleichen Weise unter Leitung eines Deutschen Eisenbahntecknikers, des früheren Eisenbahn-Betriebsinspektors Sarrazin der Köln-Mindener Bahn, fortgeführt.

In welchem Masse das Deutsche bezw. Oesterreichische technische Personal bei den Orientalischen Bahnen zur Zeit vorherrscht, folgt daraus, dass unter dem im ganzen aus etwa 90 Beamten bestehenden Personal des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes (Bauinspektoren, Ingenieure, Bahnmeister, Zeichner, Bauschreiber) ungefähr 50 Deutsche und 30 Oesterreicher sich be-

*) Die nachstehende Mittheilung steht mit den Ansichten über die Orientbahnfrage, welche in letzter Zeit von Herrn Paul Dehn in unserer Zeitung mehrfach vertreten worden sind, zum Theil in direktem Widerspruch. Da unsere Zeitung aber ein Sprechsaal ist, in welchem die verschiedensten Ansichten sich geltend machen können, glauben wir mit Rücksicht auf das Interesse, welches die vorliegende Frage für die Deutsche Technik und Industrie hat, auch diesen uns von technischer Seite zugehenden Aufsatz aufnehmen zu sollen. Die Red.

finden. Aehnlich verhält sich die Sache beim Betriebe, wie denn z. B. der Obermaschinenmeister in Konstantinopel und sämmtliche 7 Maschinenmeister, die meisten Lokomotivführer etc. Deutsche sind. Dieser gesammte nunmehr 15 Jahre alte Besitzstand ist schwer bedroht, sobald die jetzige Betriebsgesellschaft — eine Gesellschaft Oesterreichischer Nationalität — durch die Bankgruppe, in der Französischer Einfluss weitaus vorherrscht, verdrängt wird, und unsere Fachgenossen und Landsleute im Orient geben ihre desfallsigen Befürchtungen denn auch schon lebhaft kund. Ein in der That nicht unerhebliches Deutsches Interresse steht in Gefahr, empfindlich verletzt zu werden, und dies wäre kaum zu begreifen in einer Zeit, wo der Deutsche Einfluss im Auslande in so erfreulicher Weise steigt, wo sogar Deutsche, insbesondere Preussische Beamte, technische wie nichttechnische, namentlich auch von der Türkischen Regierung in Dienst genommen sind und einflussreiche Stellungen bekleiden. Es ist übrigens zu verwundern, dass die Deutsche Tagespresse diese nicht unwichtige nationale Seite der Angelegenheit bisher so wenig ins Auge gefasst hat, und man malt sich unwillkürlich aus, wie wohl in einem gleichartigen Falle die Französische und Englische Presse verfahren würde: sie hätte die nationalen Interessen sicherlich mit Entschiedenheit unter ihren Schutz genommen.

Wir schliessen mit dem Wunsche, welchem Jüttner schon vor Jahren im „Archiv für Eisenbahnwesen“ Ausdruck gab:

„Der Verwaltung der Orientalischen Bahnen verdankt auch Deutschland (im weiteren Sinne, also einschliesslich des Deutschen Theiles von Oesterreich und der Schweiz) ein Werk von hoher nationaler Bedeutung. Mit dem Unternehmen hat dieselbe eine Deutsche Kolonie geschaffen, in welcher nicht allein eine grosse Zahl von Deutschen lohnende Existenz, sondern auch die Deutsche Industrie ein günstiges Absatzgebiet vom Beginn des Baues an bis zum heutigen Tage gefunden hat und noch heute findet. Die Schwierigkeiten, in fremdem Lande für Deutsche Arbeitskraft und Produktion ersten festen Fuss zu fassen, sind hier überwunden. Die Wichtigkeit dieser Thatsache wird sich mit dem voraussichtlich nahe bevorstehenden Anschlusse der Orientalischen Bahnen an das Europäische, speziell Oesterreichische Eisenbahnnetz immer mehr erkennbar machen. Möge es gelingen, Deutschland diese Position als Stock einer umfassenderen Kolonisation zu erhalten und dieselbe gegen die Verdrängungsgelüste des kolonisationserfahreneren Auslandes siegreich zu behaupten!“

Möchte auch, so fügen wir hinzu, über dem Suchen nach neuem das Festhalten des bereits Errungenen nicht vergessen werden! — x —

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zur Statistik der Mortalitäts-, Invaliditäts- und Morbilitätsverhältnisse bei dem Beamtenpersonal der Bahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist der neunte, das Erhebungsjahr 1883 betreffende Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben worden.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 16 (Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn), No. 25 (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln), No. 33a (Mecklenburgische Südbahn), No. 49a (Warstein-Lippstadter Eisenbahn), No. 69 (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen), No. 72 (Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn), No. 74 (Mährisch-Schlesische Centralbahn) und No. 88 (Königlich Ungarische Staatseisenbahnen), sowie der II. Nachtrag zu No. 93 (Grand Central Belge Eisenbahn), der IV. Nachtrag zu No. 78 (priv. Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft), der V. Nachtrag zu No. 6 (Königliche Eisenbahndirektion Berlin), der VII. Nachtrag zu No. 26 (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln) und der VIII. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben worden.

Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im Juli 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 16, der im Juni 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 25 nebst Nachtrag I, der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 72, der zur gleichen Zeit ausgegebene Kilometerzeiger No. 74 aufgehoben, ferner werden durch den neuen Kilometerzeiger No. 33a der im Dezember 1884 ausgegebene Kilometerzeiger No. 103m, durch den neuen Kilometerzeiger No. 69 der im September 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 69 nebst Nachtrag I und II, ferner der im April 1884 erschienene Kilometerzeiger No. 63, der im Oktober 1882 ausgegebene Kilometerzeiger No. 68 und der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 79 nebst Nachtrag 1, durch den neuen Kilometerzeiger No. 88 der im April 1884 ausgegebene Kilometerzeiger No. 88 nebst Nachtrag I und II, sowie der im Februar 1883 und Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 54 und 56 aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins - Güterwagenpark - Verzeichniss. Die neuen Güterwagenpark-Verzeichnisse No. 22 (Hessische Ludwigs-Eisenbahn), No. 33a (Mecklenburgische Südbahn), No. 49a (Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und der VI. Nachtrag zur Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen sind von der geschäftsführenden Direktion vertheilt worden. Durch das neue Verzeichniss No. 33a wird das im Dezember 1884 ausgegebene Verzeichniss No. 103m aufgehoben und es ist dasselbe einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 586 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Frankaturzwang von Sendungen leicht verderblicher Artikel auf der Französischen Ostbahn (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 591 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages auf Erlass einer Deklaration der Frage, ob die trajektirenden Verwaltungen zur Vergütung von Zeit- und Laufmiethe oder nur zur Entrichtung der ersteren verpflichtet sind, an die Kommission für das Vereins-Wagenregulativ zur Beschlussfassung nach Massgabe der Bestimmungen in den §§ 12 (sub 2) und 14 des Vereins-Statuts (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 597 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. Ueberweisung eines Antrages auf Aufnahme in den Verein zur Prüfung und Begutachtung (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 608 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 8 der Veränderungsnachweisung zur Vereins-Kartenliste (abgesandt am 6. u. 7. d. Mts.).

No. 614 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in Belgien (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 619 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 631 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 633 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu den ausgearbeiteten Entwürfen neuer Ausführungsvorschriften zu den Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten (nebst Anlagen) und der dem Hauptverzeichniss vorauszuschickenden allgemeinen Bestimmungen (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 634 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend Nachweisung des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete in der Statistik (abgesandt am 6. d. Mts.).

Rechtsgutachten zum Konzessions-Uebereinkommen mit der Ferdinands-Nordbahn.*)

Das vom Präsidenten des Obersten Gerichtshofes, R. von Schmerling, erstattete Gutachten über die Nordbahnfrage liegt nunmehr vollinhaltlich vor; wir reproduziren daher im folgenden den vollen Wortlaut des Gutachtens:

Rechtsgutachten über die Fragen:

1. Bleibt die Nordbahngesellschaft nach Ablauf der in der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 festgesetzten 50 Privilegialjahre, bezw. nach Ablauf der Dauer des mit der Konzessionsurkunde vom 26. Juni 1858 bezüglich der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn verliehenen Privilegiums, Eigenthümerin des Bahnkörpers der Privilegiallinien oder nur der sonstigen Realitäten (Werkstätten, Arbeiterhäuser u. dergl.) und des Fahrparkes?

2. Bleibt die Nordbahngesellschaft nach Ablauf der obigen Privilegialjahre berechtigt, Personen und Güter auf den Privilegiallinien gegen Entgelt zu befördern?

Eventuell: Bleibt sie wenigstens berechtigt, diese Linien als Privatbahnen (z. B. zum Transporte der Kohlen aus ihren eigenen Kohlenwerken) zu betreiben?

3. Hat die Nordbahngesellschaft einen Rechtsanspruch auf die Erneuerung ihres Privilegiums (Artikel 10 der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836), und vor welchem Forum wäre dieser Anspruch geltend zu machen?

Eventuell im Falle der Bejahung: Kann sie diese Privilegiumserneuerung unter denselben Modalitäten, wie sie in der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 festgesetzt waren, verlangen, oder kann und muss die Staatsverwaltung hierbei jene Aenderungen vornehmen, welche sie im Hinblicke auf die seither eingetretene Aenderung der Verhältnisse und Gesetze (z. B. auf das Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom 14. September 1854 u. dergl.) durch Rücksichten des öffentlichen Interesses geboten erachtet?

Eventuell für den Fall der Verneinung: Ist die Nordbahngesellschaft berechtigt, wenigstens in dem Falle, wenn die Staatsverwaltung den Fortbestand einer Privatunternehmung auf den Privilegiallinien überhaupt mit dem öffentlichen Interesse vereinbar findet, und die Gesellschaft die im allgemeinen Inter-

*) Man vergleiche No. 11 S. 129.

esse erforderlich erkannten Modifikationen des Privilegiums zu acceptiren bereit ist — die Ertheilung einer solchen Konzession, eventuell den Vorrang vor anderen Konzessionswerbern in Anspruch zu nehmen?

4. Ist der Staat berechtigt, behufs ungestörten Fortbetriebs der Privilegiallinien das Eigenthum dieser Linien im Expropriationswege und in welchem Umfange zu erwerben?

Genügt es als Voraussetzung der Expropriation, dass überhaupt der Staatsbetrieb hinsichtlich dieser Linien für das öffentliche Interesse vortheilhafter befunden werde, als der Privatbetrieb? Oder tritt das Expropriationsrecht dann ein, wenn eine vorgängige Verhandlung über die Modifikationen einer neu zu ertheilenden Konzession nicht rechtzeitig zu einer Einigung geführt hat?

Kann die Expropriation auf Grund der bestehenden Gesetze (Eisenbahn-Expropriationsgesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. No. 30, § 21) durchgeführt werden, oder ist hierzu ein Specialgesetz erforderlich?

Nach welchen Grundsätzen wäre im Falle der Expropriation die der Nordbahngesellschaft zu leistende Entschädigung zu ermitteln, bezw. wären auch diese Grundsätze erst durch das Specialgesetz festzustellen?

Ad 1. Für die Beantwortung der Frage 1 ist von entscheidender Wichtigkeit der Artikel 10 der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836, welcher folgendermassen lautet: „Nach Ablauf der fünfzig Privilegialjahre kann der Unternehmer mit den Real- und Mobiliarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmungen als Eigenthümer frei schalten und über deren Ablösung mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung treten."

Wenn es sich nun darum handelt, zu untersuchen, ob auf Grund des eben citirten Artikels der Privilegiumsurkunde die Nordbahngesellschaft nach Ablauf der Privilegialjahre Eigenthümerin des Bahnkörpers der Privilegiallinien oder nur der sonstigen Realitäten (Werkstätten, Arbeitshäuser u. dergl.) und des Fahrparkes bleibe, so ist vor Allem in Erwägung zu ziehen, was unter den im obigen Artikel erwähnten „Zugehörungen" zu verstehen sei. In dieser Beziehung wird bemerkt, dass hier von den Real- und Mobiliarzugehörungen der Unternehmung, nämlich der Eisenbahnunternehmung, die Rede ist; das Wort „Zugehörungen" bezieht sich daher auf die Unternehmung und begreift mithin alle jene Objekte in sich, die zum Betriebe der Eisenbahnunternehmung gehören, es mögen dieselben nun Real- oder Mobiliarobjekte sein. Das Hauptobjekt oder die Hauptzugehörung einer Eisenbahnunternehmung ist aber zweifelsohne der Bahnkörper, welcher demnach auf Grund des Artikels 10 der Privilegiumsurkunde auch nach Ablauf der Privilegialjahre Eigenthum der Unternehmung, das ist jetzt der Nordbahngesellschaft bleibt. Dass dem Worte „Zugehörungen" die obererwähnte Bedeutung beizumessen sei, ergiebt sich auch aus dem weiteren Inhalte des Artikels 10 der Privilegiumsurkunde, welcher lautet:

„wenn er (der Unternehmer) selbst oder die Abnehmer jener „Zugehörungen" sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten etc." Damit aber die Abnehmer der abzulösenden Zugehörungen die Unternehmung, d. i. den Eisenbahnbetrieb fortsetzen können, ist es unumgänglich nothwendig, dass sie auch im Besitze des Bahnkörpers seien. Zu den von ihnen abzulösenden Zugehörungen muss daher auch der Bahnkörper gehören, die Unternehmung kann aber letzteren nach Ablauf der Privilegialjahre nur dann an andere Abnehmer abtreten, wenn sie damals noch selbst Eigenthümerin desselben ist. Dem Gesagten steht nicht entgegen, dass in der Konzessionsurkunde vom 26. Juni 1858 bezüglich der Krakau-Oberschlesischen Eisenbahn das Wort „Zugehörungen" in einem andern Sinne gebraucht wurde. Im § 1 und an anderen Stellen dieser Konzessionsurkunde ist von der Eisenbahnlinie sammt Zugehörungen die Rede. Hier bezieht sich das Wort „Zugehörungen" nicht auf die Eisenbahnunternehmung, sondern auf die Eisenbahnlinie, unter welcher wohl nur der Bahnkörper verstanden werden kann; dasselbe bedeutet in diesem Zusammenhange jene Objekte, welche zur Benutzung der Eisenbahnlinie, d. h. noch ausser dem Bahnkörper zum Eisenbahnbetriebe gehören, was deutlich auch aus der im obcitirten Paragraphen gemachten Ausnahme hinsichtlich einzelner Zugehörungen hervorgeht.

Wollte man dem im Artikel 10 der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 gebrauchten Worte „Zugehörungen" jenen Sinn beilegen, in welchem dasselbe im § 1 der Konzessionsurkunde vom 26. Juni 1858 angewendet wurde, und demnach annehmen, dass dasselbe den Bahnkörper nicht in sich begreife, so würde sich die Frage ergeben, in wessen Eigenthum der letztere nach Ablauf der Privilegialjahre zu übergehen habe. Dass von dem Rechte eines Privaten auf das Eigenthum des bis zum Erlöschen des Privilegiums zweifelsohne der Nordbahngesellschaft gehörenden Bahnkörpers keine Rede sein kann, bedarf wohl keiner weiteren Auseinandersetzung. Es ist aber auch nicht abzusehen, aus welchem Titel nach Ablauf der Privilegialjahre das Eigenthum des Bahnkörpers ohne weiteres von der Nordbahngesellschaft auf den Staat überzugehen hätte.

Einen Privatrechtstitel kann der Staat nicht geltend machen, da ihm ein solcher vorderhand nicht zusteht; ebensowenig kann aber der Staat aus einem Titel des öffentlichen Rechtes den sofortigen und unentgeltlichen Anfall des Eigenthums des Bahnkörpers beanspruchen; denn zur Zeit der Ertheilung des Privilegiums bestand kein Gesetz, auf Grund dessen nach Ablauf der Privilegialjahre der Bahnkörper ohne weiteres und unentgeltlich in das Eigenthum des Staates zu übergehen hätte.

Die Bestimmung des § 8 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238, derzufolge nach Ablauf der Dauer des Privilegiums das Eigenthum an der Eisenbahn selbst, an dem Grund und Boden und den Bauwerken, welche dazu gehören, sogleich durch das Gesetz ohne Entgelt und unmittelbar an den Staat übergeht, kann nur bezüglich jener Privateisenbahnen in Anwendung kommen, denen die Konzession zur Bahnanlage auf Grund des obigen Gesetzes und mithin unter den in letzterem an die Konzession geknüpften Bedingungen ertheilt wurde. Der Nordbahn wurde aber die Konzession zur Bahnanlage durch die Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 ertheilt, aus welcher nicht die entfernteste Andeutung zu entnehmen ist, dass der Staat sich den unmittelbaren und unentgeltlichen Anfall des Eigenthums des Bahnkörpers nach Ablauf der Privilegialjahre vorbehalten habe.

Dem Gesagten nach dürfte man nothwendig zum Schlusse gelangen, dass die Nordbahngesellschaft auch nach Ablauf der Privilegialjahre Eigenthümerin der Privilegiallinien bleibt.

Ad 2. Die sub 2 gestellte Hauptfrage muss verneint werden, denn das der Nordbahn durch die Privilegiumsurkunde eingeräumte Recht zum Betriebe ihrer Bahn als öffentliches Transportmittel für Personen und Güter erlischt mit dem Ablaufe der Privilegiumsdauer; sie kann daher nach Ablauf der Privilegialjahre nur dann als öffentliches Transportmittel für Personen und Güter dienen, wenn sie die nach den bestehenden Gesetzen hierzu erforderliche Bewilligung von Seite der Staatsverwaltung erlangt hat. Auch aus dem Artikel 10 der Privilegiumsurkunde ist unzweideutig zu entnehmen, dass die Nordbahngesellschaft zur Fortsetzung der Unternehmung nach Ablauf der Privilegialjahre der Erneuerung des Privilegiums von Seite der Staatsverwaltung bedarf, woraus folgt, dass sie nach Ablauf der Privilegialjahre zur Fortsetzung ihrer bisherigen Unternehmung ohne neuerliche Konzession von Seite der Staatsverwaltung nicht berechtigt ist.

Aber auch die sub 2 eventuell gestellte Frage dürfte zu verneinen sein. Die Privilegiallinien der Nordbahn wurden zu dem Zwecke konzessionirt und angelegt, um als öffentliches Transportmittel für Personen und Waaren zu dienen, mithin im eminenten Interesse des öffentlichen Verkehrs. Der Umstand, dass nach Ablauf der Privilegialjahre das Recht der Nordbahn zum Betriebe dieser Linien als öffentliches Transportmittel erlischt, berechtigt dieselbe nicht, die in Rede stehenden Linien eigenmächtig ihrer Eigenschaft als öffentliches Transportmittel zu entkleiden, sie als Privatbahnen im Sinne des ersten Absatzes des § 1 des Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238, zu erklären und als solche lediglich zu ihrem eigenen Gebrauche benutzen zu wollen, wobei bemerkt wird, dass die eben citirte Gesetzesstelle ganz andere Voraussetzungen und Verhältnisse im Auge hat, als jene sind, welche bei dem ausgebreiteten Netze der Privilegiallinien der Nordbahn bestehen. Auch aus dem Artikel 10 der Privilegiumsurkunde leuchtet deutlich die Absicht hervor, dass die konzessionirte Bahnlinie ihrem ursprünglichen Zwecke, als öffentliches Transportmittel zu dienen, stets erhalten bleiben soll, denn nach Ablauf der Privilegialjahre hat der Unternehmer, falls er nicht selbst die Unternehmung fortsetzen wollte, wegen Ablösung derselben mit dem Staate oder mit Privaten in Unterhandlung zu treten, offenbar, damit nach erfolgter Ablösung entweder der Staat oder die Abnehmer das Unternehmen fortsetzen können. Von einer allfälligen Berechtigung, die als öffentliches Transportmittel konzessionirte Bahn in eine Privatbahn zum eigenen Gebrauche der Konzessionäre umzuwandeln, ist in der Privilegiumsurkunde keine Rede.

Ad 3. Aus dem Artikel 10 der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 kann ein Rechtsanspruch der Nordbahngesellschaft auf Erneuerung ihres Privilegiums nicht abgeleitet werden. Ein derartiger Rechtsanspruch der Nordbahngesellschaft könnte nur dann als begründet angesehen werden, wenn die Staatsverwaltung im obcitirten Artikel die vertragsmässige Verpflichtung zur Erneuerung des Privilegiums übernommen hätte, da nicht abzusehen ist, auf welch anderem Rechtstitel eine Verpflichtung der Staatsverwaltung zur Privilegiumserneuerung beruhen könnte.

In dieser Beziehung muss nun vor allem bemerkt werden, dass das Recht der Privilegiumsverleihung ein Ausfluss der Staatshoheit ist; es widerspricht aber schon an und für sich der Natur der staatlichen Hoheitsrechte, dass die Staatsverwal-

tung hinsichtlich der Ausübung derselben privatrechtliche Verpflichtungen übernehme. Die Uebernahme einer Verpflichtung von Seite der Staatsverwaltung, auf welche sich der in Rede stehende Rechtsanspruch der Nordbahngesellschaft gründen könnte, ist aber weder in dem Wortlaute, noch im Geiste des obcitirten Artikels 10 gelegen.

In letzterem wird gesagt, dass, wenn nach Ablauf der Privilegialjahre der Unternehmer selbst oder die Abnehmer der Real- und Mobiliarzugehörungen der dann erloschenen Unternehmungen sich zur Fortsetzung der Unternehmung melden sollten und diese als nützlich sich bewährt hätte, die Staatsverwaltung keinen Anstand nehmen wird, sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeizulassen.

Schon das Wort „herbeilassen" zeigt unverkennbar, dass die Staatsverwaltung, weit entfernt davon, eine Verpflichtung zu übernehmen, es vielmehr ihrem Ermessen vorbehalten hat, ob sie nach Ablauf der Privilegialjahre das Privilegium zu erneuern finde oder nicht. Mit dem in Rede stehenden Passus des Artikels 10 wollte offenbar der Unternehmung nur die Möglichkeit der Privilegiumserneuerung in Aussicht gestellt und die Geneigtheit der Staatsverwaltung zur Ertheilung derselben für den Fall ausgesprochen werden, dass die Unternehmung sich als nützlich bewährt hätte. Die Prüfung, ob letzteres der Fall sei, steht auch nur der Staatsverwaltung zu, da sie die Privilegiumserneuerung nur für den Fall in Aussicht gestellt hat, als sie die Ueberzeugung von der Nützlichkeit der Unternehmung gewinnt.

Es ist selbstverständlich, dass es sich hierbei nicht blos darum handeln kann, ob die Nordbahn, wie sie auf Grund der Privilegiumsurkunde besteht und betrieben werden wird, überhaupt von Nutzen für das öffentliche Interesse war und ist, sondern es wird hierbei vorzüglich in Berücksichtigung zu ziehen sein, ob es mit Rücksicht auf die zur Zeit der Privilegiumserlöschung bestehenden wirthschaftlichen Handels- und Verkehrsverhältnisse von Nutzen für das öffentliche Interesse sei, das Privilegium unverändert oder mit jenen Modifikationen zu erneuern, welche die Nordbahngesellschaft entweder anböte oder anzunehmen bereit wäre, wobei auch auf die inzwischen erflossenen Gesetze, z. B. das Eisenbahn-Konzessionsgesetz vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238, Bedacht zu nehmen sein wird.

Die Beantwortung der Frage, vor welchem Forum die Nordbahngesellschaft einen Rechtsanspruch auf Erneuerung des Privilegiums geltend zu machen habe, hängt davon ab, aus welchem Rechtstitel sie einen solchen Anspruch ableiten zu können erachtet; sollte sie denselben auf einen privatrechtlichen Titel stützen, müsste sie ihn selbstverständlich vor den ordentlichen Gerichten geltend machen.

Zweite Eventualfrage ad 3. Es ist schon oben die Ansicht ausgesprochen worden, es sei die Privilegiumsverleihung ein Ausfluss des staatlichen Hoheitsrechtes; dass aber die Konzession zur Anlage und zum Betriebe einer Eisenbahn und somit auch die Erneuerung einer erloschenen Konzession unter die Privilegiumsverleihungen einzureihen sei, dürfte umsoweniger in Zweifel gezogen werden können, als im Sinne des § 8 des Eisenbahn-Konzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.Bl. No. 238, die Konzession ausdrücklich als Privilegium bezeichnet wird.

Wenn nun, wie oben erörtert wurde, die Nordbahngesellschaft keinen Rechtsanspruch auf Erneuerung des Privilegiums erheben kann, so folgt daraus, dass ihr auch kein Rechtstitel, und nur von einem solchen ist hier die Rede, zustehen kann, auf Grund dessen sie berechtigt wäre, zu verlangen, dass in dem Falle, wenn die Staatsverwaltung den Fortbestand einer Privatunternehmung auf den Privilegiallinien überhaupt mit dem öffentlichen Interesse vereinbar findet, und wenn auch die Gesellschaft die im allgemeinen Interesse erforderlich erkannten Modifikationen des Privilegiums zu acceptiren bereit ist, ihr eine solche Konzession ertheilt, eventuell der Vorrang vor anderen Konzessionswerbern eingeräumt werden müsse.

Ad 4. Bei Beantwortung der Frage 1 wurde die Ansicht ausgesprochen, dass die Nordbahngesellschaft auch nach Ablauf der Privilegialjahre Eigenthümerin des Bahnkörpers, sowie der sonstigen Realitäten und des Fahrparkes bleibt. Demzufolge hat sie nach § 362 A. B.-G.-B. das Recht, frei über ihr Eigenthum zu verfügen. Dieses Recht erleidet jedoch, gleich wie das Eigenthumsrecht jedes andern Mitgliedes des Staates, eine Einschränkung, wenn der im § 365 A. B. G.-B. vorhergesehene Fall eintrifft. Der Bestimmung dieses Paragraphen zufolge muss, wenn es das allgemeine Beste erheischt, jedes Mitglied des Staates gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das vollständige Eigenthum der ihm gehörenden Sachen abtreten, das heisst, es muss die Expropriation seines Eigenthums dulden. Es kann daher nicht bestritten werden, dass der Staat im Prinzipe berechtigt ist, behufs ungestörten Fortbetriebes der Privilegiallinien der Nordbahngesellschaft das Eigenthum derselben im Expropriationswege zu erwerben, wenn in der That das allgemeine Beste den Staatsbetrieb hinsichtlich dieser Linien erheischt. Aber es entsteht nun die Frage, welche Voraussetzungen vorhanden sein müssen, um annehmen zu können, dass das allgemeine Beste den Staatsbetrieb der in Rede stehenden Linien, das heisst die Expropriation derselben durch den Staat erheische, sowie auch die Frage über den Umfang der Expropriation, nämlich welche Objekte expropriirt werden können und müssen.

Für die Beantwortung dieser Fragen fehlt in den bestehenden Gesetzen jeder Anhaltspunkt. Es besteht kein Gesetz, welches für alle Fälle der Expropriation giltige Normen aufstellen und das dabei einzuhaltende Verfahren regeln würde, sondern es wurden in dieser Beziehung nur besondere Vorschriften und Gesetze für specielle Expropriationsfälle, zum Beispiel Strassenbau, Wasserbau, Bergbau etc., und in jüngster Zeit das Gesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. No. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, erlassen, welche genaue Vorschriften darüber enthalten, unter welchen Voraussetzungen der Fall der Expropriation als gesetzlich vorhanden anzusehen und in welchem Umfange die Expropriation durchzuführen sei. Alle diese Verordnungen und Gesetze, welche ganz specielle Verhältnisse und Zwecke im Auge haben, sind aber gänzlich unanwendbar auf den durchaus verschiedenen Fall der Expropriation einer Eisenbahn. Es gilt dies auch insbesondere von dem oberwähnten Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. No. 30. Letzteres enthält die Vorschriften über die Expropriation von Grund und Boden zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes erst zu erbauender Eisenbahnen. Hier tritt also die Eisenbahnunternehmung als Enteignerin auf. Im gegenwärtigen Falle aber handelt es sich um die Expropriation einer bereits ausgebauten und durch eine lange Reihe von Jahren im Betriebe stehenden Eisenbahn.

Hier ist also die Eisenbahnunternehmung die zu Enteignende, wobei noch bemerkt wird, dass auch das Enteignungsobjekt in dem einen und dem andern Falle durchaus verschieden ist.

Die Normen, wann und in welcher Weise die Expropriation bestehender Eisenbahnen überhaupt platzgreifen könne, sind daher erst durch ein Gesetz festzustellen. Dasselbe gilt auch hinsichtlich der Grundsätze, nach welchen die der zu enteignenden Eisenbahnunternehmung zu leistende Entschädigung zu ermitteln und zu zahlen ist, da auch in dieser Beziehung die in den oberwähnten Verordnungen und Gesetzen enthaltenen Vorschriften wegen der gänzlichen Verschiedenheit der Verhältnisse und des Enteignungsobjektes auf den in Rede stehenden Fall nicht anwendbar sind.

Der vierte Fragepunkt hat die Expropriation zum Gegenstande. Aus § 10 der Privilegiumsurkunde vom 4. März 1836 ist zu entnehmen, dass nach Ablauf der 50 Privilegialjahre die Frage herantritt, ob eine Ablösung des Eigenthums der Nordbahngesellschaft stattfinden soll oder ob die K. K. Staatsverwaltung sich zu einer Erneuerung des Privilegiums herbeilassen will.

Soll nun eine Ablösung stattfinden und eine gütliche Vereinbarung über den Ablösungspreis nicht zu erzielen sein, so dürfte es wohl keinem Zweifel unterliegen, dass in diesem Falle die Vorschrift des § 365 A. B.-G.-B., wonach, wenn es das allgemeine Beste erheischt, ein Mitglied des Staates gegen eine angemessene Schadloshaltung selbst das vollständige Eigenthum einer Sache abtreten muss, für die K. K. Staatsverwaltung der Nordbahngesellschaft gegenüber volle Geltung habe.

Die Beantwortung der Frage aber, ob die gesetzlichen Voraussetzungen zur Ausübung des Expropriationsrechtes vorhanden seien, sowie die Feststellung des Umfanges, in welchem und der Art und Weise, wie dasselbe geltend gemacht werden soll, gehören in das Gebiet der Gesetzgebung, und nachdem das Gesetz vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. No. 30, betreffend die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen, hier nicht anwendbar erscheint, weil es sich hier nicht um die Expropriation zur Anlage einer Eisenbahn handelt, sondern der Eigenthümer einer bereits bestehenden Bahn enteignet werden soll, so dürfte hierzu allerdings ein Specialgesetz erforderlich sein.

Was die Grundsätze betrifft, welche in diesem Gesetze zur Ermittlung der an die Nordbahngesellschaft zu leistenden Entschädigung aufzustellen wären, so kann nur im Allgemeinen angedeutet werden, dass die im Gesetze vom 18. Februar 1878, R.-G.-Bl. No. 30, ausgesprochene Norm, wonach dem Enteigneten für alle durch die Enteignung verursachten vermögensrechtlichen Nachtheile Entschädigung zur Bewirkung der dem § 365 A. B.-G.-B. entsprechenden Schadloshaltung geleistet werden soll, auch in das zu erlassende Gesetz aufzunehmen wäre, weil diese Norm den allgemeinen Rechtsgrundsätzen über Schadloshaltung vollkommen entspricht, dass jedoch eine specielle Wertherhebung durch Sachverständige für jedes einzelne der vielen Tausende Objekte mit Rücksicht auf den hierzu erforderlichen Aufwand an Zeit und Kosten wohl kaum am Platze wäre, und dass es sich vielleicht empfehlen würde, den Ablösungsbetrag in der Art

festzustellen, dass aus einem mehrjährigen Durchschnitte das Jahreserträgniss ermittelt und dieses sohin im zwanzigfachen Anschlage zum Kapital erhoben werde, wie dies bereits in einem Präcedenzfalle einer ähnlichen Enteignung, nämlich mit dem für die Grundentlastung erlassenen Kaiserlichen Patente vom 4. März 1849, R.-G.-Bl. No. 152, in Ansehung der Veränderungsgebühren stattgefunden hat.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Förderung des Fremdenverkehrs und die Bahnhofsrestaurationen.

Vor einigen Tagen hielt der seit 3 Jahren bestehende Verein zur Förderung des Fremdenverkehrs seine Generalversammlung ab. Es wurden wieder Klagen laut, dass trotz der vielen Prospekte, Annoncen und Broschüren die Fremden unserer schönen Stadt und den noch schöneren Gebirgsländern nicht zuströmen wollen. Bei der Neuwahl des Verwaltungsrathes wurden mehrere Oberbeamte von Eisenbahnen in denselben berufen. Diese werden wohl den ersehnten Fremdenzufluss in zweckmässigerer Weise herbeizuführen suchen. Es müssen die unverschämten Preise in den Hôtels, wie in den Wirthshäusern, insbesondere für Fuhrwerke auf dem Lande, ermässigt werden; unseren biederen Landsleuten müsste es klar gemacht werden, dass in ihrem eigenen Interesse die Fremden nicht übertheuert werden dürfen, da sie sonst ausbleiben. Aber auch die Bahnverwaltungen sollten darauf sehen, dass in den Bahnhofsrestaurationen Besseres für billigeres Geld geboten werde; sie sollten, wo nöthig, den Pachtzins des Restaurants ermässigen und wenn dieses doch nicht bestehen kann, wie es mehrere Gesellschaften bereits thun, den Zins ganz erlassen. Das verstand ein kürzlich pensionirter Eisenbahndirektor recht gut, unter dessen Regime die Bahnhofsrestaurationen wirklich allen Wünschen des Publikums entsprochen haben, welches dadurch auch reiselustiger wurde.

Das Subkomitee für die Nordbahnkonvention.

Von diesem vom Eisenbahnausschusse zur Berathung der Nordbahnkonvention eingesetzten Komitee erfährt man so viel wie gar nichts, nachdem sich die Mitglieder das grösste Stillschweigen über den Gang der Berathungen gelobt haben sollen. Die Regierung setzt begreiflich alles daran, um dieses Mal durchzudringen, indem sie die einzelnen Mitglieder für denselben zu gewinnen sucht und für jene Bestimmungen des Entwurfes energisch eintritt, welche die Tarifhoheit des Staates durch das Minimum der Dividende einschränkt. Hier liegt der Schwerpunkt der ganzen Frage und es dürfte auch das Komitee hierüber noch nicht schlüssig geworden sein. Jedenfalls sind noch grosse Schwierigkeiten zu überwinden, ehe das Uebereinkommen Gesetzeskraft erhält; dieses Resultat wird auch von dem überwiegenden Theile der Bevölkerung lebhaft gewünscht; insbesondere, wenn noch einige das Wesen dieses Vertrages nicht alterirende und daher wohl leicht zu erlangende Zugeständnisse an das Publikum gemacht werden.

Petitionen für den Ausbau der Schlesischen Eisenbahnen.

Eine Deputation überreichte dem Handelsminister eine Petition der Schlesischen Handels- und Gewerbekammer und trug auch mündlich die Bitte vor, „der Minister möge das mit der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgeschlossene Uebereinkommen dahin abändern, dass die genannte Gesellschaft auch verpflichtet werde, den Bau einer Zweigbahn Troppau-Wigstadtl zum Anschlusse an die bereits acceptirte Linie Bautsch-Wigstadtl-Odrau-Zauchtl, ferner den Bau einer von Skripp ausgehenden Verbindungsbahn nach Wagstadt auszuführen.“ Die Petenten wiesen darauf hin, dass die Stadt Troppau nach der nördlichen Seite hin in Folge der Zollschranken gegen das Deutsche Reich von jeglichem Handel und Verkehr gänzlich abgeschlossen, daher eine Eisenbahnverbindung mit den südlich gelegenen Ortschaften eine Lebensbedingung für die Troppauer Bevölkerung sei. Der Handelsminister erklärte, die Wünsche der Schlesischen Handelskammer nach Thunlichkeit berücksichtigen zu wollen, doch könne er eine bindende Zusage nicht machen, ebensowenig einseitig eine Aenderung der einzelnen Bestimmungen des Uebereinkommens vornehmen; im Gegentheile müsse er darauf hinwirken, dass das Uebereinkommen in seiner Gänze unverändert vom Parlamente acceptirt werde; er werde jedoch trachten, dass den Wünschen der Schlesischen Kammer, auch wenn dieselben im Uebereinkommen nicht mehr berücksichtigt werden können, Rechnung getragen werde.

Dieser Deputation schloss sich eine zweite aus den Städten Friedek-Mistek an, sowie der Erzherzog Albrechtschen Kameraldirektion in Teschen an, welche um die Einbeziehung der genannten Städte in die direkte Hauptlinie der Mährisch-Schlesischen Transversalbahn petitionirte. Der Handelsminister stellte auch die Realisirung dieses Wunsches in Aussicht.

Im Abgeordnetenhause überreichte Dr. Menger eine Petition der Vertretung der Stadtgemeinde Bennisch um Ausbau der Lokalbahn Troppau-Bennisch als normalspurige Bahn binnen zwei, höchstens drei Jahren, wenn möglich Fortsetzung der Linie bis Kriegsdorf.

Der Ungarische Ministerpräsident über den Eisenbahnverkehr.

In der Budgetdebatte liess sich derselbe hierüber wie folgt vernehmen: Von oppositioneller Seite wird geltend gemacht, wir hätten wohl Eisenbahnen, können dieselben aber nicht erreichen. Es ist bedauerlich, dass wir an vielen Orten zur Winterszeit nicht zur Eisenbahn gelangen können; so fühlbar aber auch der Mangel eines guten Strassensystems in Ungarn sein mag, dazu, dass das Getreide im Juli zur Eisenbahn gelange, bildet dies kein Hinderniss, da die Wege im Sommer überall gut sind. Wollen wir nun früh auf dem Markte erscheinen, dann müssen wir, bis wir bessere Strassen bauen können, in der ersten Hälfte des Juli und August, nicht aber im Dezember daselbst eintreffen.

Auch die Eisenbahnpolitik hält die Opposition für fehlerhaft. Sie meint, unser Tarifsystem werde lediglich vom finanziellen Gesichtspunkte verwaltet. Nun möge wer immer das Ungarische Tarifsystem prüfen, in welchem die leitende Rolle jedenfalls den Ungarischen Staatsbahnen zufällt, und es wird sich jeder überzeugen, dass, seitdem dies der Fall ist, der obige Vorwurf ganz ungerechtfertigt ist. Wurden doch die Tarife so weit herabgesetzt, als es nur möglich ist, und zu eben dem Zwecke, damit die billigen Tarife die Konkurrenz ermöglichen. In dieser Beziehung können wir einen Vergleich mit dem Tarifsystem welchen Staates immer aufnehmen.

Konzession für die Trambahn von Wien (Schottenring) zum Bahnhofe der Kahlenbergbahn in Nussdorf.

Das am 7. d. Mts. ausgegebene „Reichsgesetzblatt“ enthält die Konzessionsurkunde für eine „Trambahn von Wien (Schottenring) zum Bahnhofe der Kahlenbergbahn in Nussdorf mit einer Abzweigung nach Heiligenstadt“. Folgende Bestimmungen nehmen besonderes Interesse in Anspruch: Die konzessionirte Trambahn ist innerhalb der Linien Wiens lediglich mit Pferdekraft zu betreiben, wogegen ausserhalb der Linien die Verwendung entsprechend konstruirter Lokomotiven gestattet wird und ist demgemäss der Bau sowie die Betriebseinrichtung auszuführen. Dem Konzessionär wird zur Ausführung der konzessionirten, als gemeinnützig anerkannten Eisenbahn das Enteignungsrecht nach den Bestimmungen der einschlägigen gesetzlichen Vorschriften eingeräumt. . . Der Konzessionär hat in den zur Anlage der konzessionirten Trambahn zu benutzenden Strassen die Fahrbahn in der hierfür bestimmten, respektive noch zu bestimmenden Ausdehnung herzustellen, zu erhalten, zu reinigen und zu bespritzen, wie auch bezüglich der bezeichneten Strassenfläche die Schneesäuberung zu besorgen. Innerhalb der Linien Wiens liegt dem Konzessionär auch die Verpflichtung ob, die bezeichnete Strassenfläche zu pflastern, beziehungsweise das Strassenpflaster in der vorgeschriebenen Weise wieder herzustellen. Hinsichtlich des Ausmasses, in welchem die vorstehenden Verpflichtungen den Konzessionär treffen, sowie hinsichtlich der sonstigen, aus öffentlichen Rücksichten einzuhaltenden Modalitäten der Strassenbenutzung hat der Konzessionär den Anordnungen der zuständigen Behörden und Organe genauestens nachzukommen.

Eisenbahn Ofen-Fünfkirchen.

Zwischen den Vertretern der Ofen-Fünfkirchener Eisenbahn und der Regierung werden die Konzessionsverhandlungen bezüglich der Eisenbahn Szent-Lörincz-Brood-Vrpolje demnächst beginnen. Die Baukosten der Linie belaufen sich auf ungefähr 5 Millionen Gulden. Diese Summe soll durch eine entsprechende Vermehrung der Aktien und Prioritäten aufgebracht werden. Derzeit existiren bekanntlich 7½ Millionen Gulden Aktien und ebensoviel Prioritäten.

Fortpflanzung des Mittagszeichens auf den Oesterreichischen Eisenbahnen.

Dasselbe wird zum Theil nach der Prager, zum Theil nach der Budapester Zeit von den Oesterreichischen Eisenbahnen für den Betriebsdienst angenommen. Der Geltungsbereich der Prager Zeit erstreckt sich über den ganzen westlich von Krakau gelegenen Theil des Oesterreichischen Staatsgebietes und wird hierbei bemerkt, dass zufolge Vereinbarung mit der Königlich Ungarischen Regierung auch für die theilweise auf Ungarischem Gebiete liegenden Strecken Wr. Neustadt-Steinamanger und Steinbrück-Agram der Südbahngesellschaft und Steinamanger-Graz der Ungarischen Westbahn die Prager Zeit Gültigkeit hat. Der Geltungsbereich der Budapester Zeit beginnt östlich von Krakau, erstreckt sich aber auch auf die westlich von Krakau gelegene Strecke Oderberg-Jablunkau der Kaschau-Oderberger Eisenbahn und die Strecke Oswiecim-Podgórze der Galizischen Transversalbahn. Die Wiener Zeit findet bei der Kahlenberg-Eisenbahn und auf der Dampftramwaylinie Hietzing-Perchtoldsdorf Anwendung. Die von Wien auslaufenden Eisenbahnen resp. deren Direktionen

erhalten das Uhrzeichen täglich von der Wiener K. K. Sternwarte durch Vermittlung der K. K. Telegraphen-Centralstation Wien um 11 Uhr 45 Minuten Vormittags und stellen ihre Uhren, der Differenz von 8 Minuten zwischen der Wiener und Prager Zeit entsprechend, auf 11 Uhr 37 Minuten Prager Zeit. Die so erhaltene Prager Zeit wird von den einzelnen Bahnverwaltungen den eigenen Stationen beziehungsweise den Hinterbahnen in der im diesjährigen „Oesterr. Centralblatte für E. u. D.“ No. 9 vom 20. v. Mts. umständlich beschriebenen Weise übermittelt.

Der Ungarische Kommunikationsrath.

Bei dessen zu Ende des vor. Mts. erfolgten Konstituirung hielt der Präsident, Kommunikationsminister Keměny, eine Eröffnungsrede (No. 7 S. 75 d. Ztg.) über die Geschichte und Bedeutung des Ungarischen Eisenbahnwesens. Im Namen aller Mitglieder dankte Generaldirektor der Nordostbahn, Ivánka, für diese Institution, resp. die den Ernannten damit zu Theil gewordene Auszeichnung.

Eisenbahneröffnungen und Einnahmen im Dezember, resp. mit Schluss des Jahres 1884.

Im Monat Dezember 1884 wurden nachstehende Eisenbahnstrecken eröffnet: die 15,91 km lange Strecke Klostergrab-Moldau der Prag-Duxer Eisenbahn am 6. Dezember (für den Transit-Kohlen- und Lokalfrachtenverkehr); die 10,57 km lange Lokalbahn Schluckenau-Nixdorf der Böhmischen Nordbahn am 14. Dezember; ferner die Strecken der Galizischen Transversalbahn Saybusch-Neu-Sandec, 146,57 km lang, am 16. Dezember, Sucha-Skawina, 41,23 km lang, am 16. Dezember, Buczacz-Husiatyn, 72,7 km lang, am 31. Dezember, und zwar von Buczacz bis Kopyczynce für den Gesammtverkehr und Kopyczynce-Husiatyn nur für den Frachtenverkehr; die 33 km lange Göllniczthalbahn am 27. Dezember. Schliesslich wurde am 6. Dezember die Wiener Verbindungsbahn nach erfolgter Vollendung der Donau-Kanalbrücke wieder dem Verkehre übergeben, über die Betriebsergebnisse des Gegenstandsmonates wurde jedoch kein Ausweis vorgelegt.

Im Monate Dezember 1884 wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im Ganzen 3 721 262 Personen und 6 241 325 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 20 443 169 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 951 fl. Im gleichen Monate 1883 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 3 724 761 Personen und 5 774 943 t Güter 19 916 679 fl. oder pro Kilometer 975 fl.; daher resultirt für den Monat Dezember 1884 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 2,5 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze im Jahre 1884 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 241 870 441 fl., im Jahre 1883 auf 244 860 241 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes im abgelaufenen Jahre 20 848 km, im Jahre 1883 dagegen 19 967 km betrug, stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer im Jahre 1884 auf 11 601 fl. gegen 12 263 fl. im Jahre 1883 d. i. um 662 fl. oder in beiden Fällen um 5,3 pCt. ungünstiger.

Zur Regelung der Haftungsfrage bei Getreidetransporten alla rinfusa.

Bei dem im Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverkehr bereits mehrfach vorkommenden Transport von Getreide alla rinfusa sahen sich die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen veranlasst, der Frage der einheitlichen Regelung der Haftungsfrage bezüglich der Lieferzeit, Beschädigung oder Verluste bei Beförderung und Umladung von Getreidesendungen alla rinfusa näherzutreten. Nachdem jedoch bisher Getreidetransporte alla rinfusa lediglich auf Grund specieller Vereinbarungen mit einzelnen Versendern oder auf Grund eines speciellen Uebereinkommens einzelner Bahnverwaltungen in bestimmten Verkehren, daher nur in beschränkter Ausdehnung zum Transporte übernommen werden, und allgemeine Bestimmungen für obligate Annahme von Getreidesendungen in loser Schüttung weder im Betriebsreglement, noch in den allgemein giltigen Tarifbestimmungen enthalten sind, einigten sich die Bahnen, dem Vernehmen nach, vorläufig dahin, dass auch allgemeine Bestimmungen bezüglich der Haftungsfrage für derartige Transporte in das für den Reklamationsdienst massgebende und allseitig acceptirte Transportübereinkommen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen derzeit noch nicht aufgenommen werden können. Es ist demnach bis auf weiteres Sache der einzelnen Bahnverwaltungen, sich mit den Parteien und untereinander über die Modalitäten der Haftung zu einigen, es wurde jedoch allseitig anerkannt, dass es bei den gegenwärtigen namhaft restringirten Lieferfristen unvermeidlich sei, den Lauf der Lieferzeit für die Dauer der Umladungen von Getreidesendungen alla rinfusa zu sistiren. — Wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, erscheint somit die Haftungsfrage für den Transport von Getreide in losem Zustande noch nicht allgemein geregelt, doch wäre dies bei der wachsenden Bedeutung, welche diese Beförderungsweise speciell auch in Ungarn sowohl für den Seeexport, als auch bei Sendungen nach dem Elevator in der letzten Zeit erhalten hat, zweifelsohne sehr erwünscht und wird dies früher oder später auch wohl geschen müssen.

Handel und Kultur im Alterthum.

Ueber vorstehendes Thema hielt Herr Centralinspektor Schreiber (Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn) im Eisenbahnklub einen längeren Vortrag, dem die zahlreich versammelte Zuhörerschaft mit gespannter Aufmerksamkeit folgte und welchen sie mit reichlichem Beifalle lohnte.

Der Herr Vortragende verwies zunächst in einer kurzen Einleitung auf die grosse Bedeutung, welche der Handel und die durch ihn vermittelte Kultur des Alterthums auf unser heutiges Kulturleben in steter Fortentwickelung ausübe und zog daraus den Schluss, dass die Menschheit nicht in stetem Wechsel von Voran- und Rückschritten, nicht in einem steten Kreisgange sich bewege, sondern dass sie, Dank der Ausbildung der Intelligenz und namentlich der Weiterentwickelung der Naturwissenschaft, sowie in Folge der durch Eisenbahnen, Dampfschiffe, Post und Telegraphen gebotenen neuen Mittel des Schnellverkehrs thatsächlich einen Fortschritt zum Besseren aufweise.

Nachdem der Vortragende die Geschichte des Handels, seiner Verkehrsmittel und der kulturellen Zustände der alten geschichtlichen Völker, insbesondere der Phönicier, Karthager, Griechen und Römer, sowie der dem Handel und Gewerbe fleisse namentlich bei den Griechen und Römern entgegenstehenden sozialen Einrichtungen, worunter zumal das Sklaventhum eine hemmende Rolle spielte, gedacht hatte, entwickelte er andererseits auch jene Momente, welche der Ausbreitung des Handels und der Kultur durch die Stempelung des Geldes seitens der Phokäer, durch die Erfindung und Verbreitung der Schrift und die Koloniengründung der Phönicier in hohem Grade dienlich waren.

Anknüpfend hieran besprach der Vortragende die heutigen Bestrebungen der Kulturvölker Europas auf Erwerb von Kolonialbesitz, schilderte in Verbindung mit der durch den Suezkanal geöffneten Welthandelsstrasse zwischen Indien, „dem Pol des Ueberflusses“ und der Europäischen Industrie die jetzige Weltlage des Handels, die anscheinend von England auf Deutschland, das Mittelglied des Europäischen Staatengebietes überzugehen scheine, wie schon Knies vor 30 Jahren vorausgesagt habe.

Mit der Apostrophirung Oesterreichs, sich an dem eingetretenen Wettbewerb aller seefahrenden Nationen zur Sicherstellung seiner Handelsinteressen, welche gleichzeitig auch seine Kulturmission begründen, weil dasselbe ohne auswärtigen Handel überhaupt auf die Bezeichnung eines Kulturstaates verzichten müsse, zu betheiligen und zunächst für seine über Triest führende Handelsstrasse einzutreten, schloss Herr Schreiber seinen nahezu 2 Stunden währenden Vortrag.

Börsenbericht und Coursnotiz.

In den Verhältnissen der meisten der Eisenbahn- und Transportunternehmungen vollzieht sich eine vortheilhafte Wandlung, welche sich in deren Coursen ausspricht. Die Betriebseinnahmen steigern sich, nachdem der Verkehr sich allenthalben besser gestaltet und für die nächste Zukunft zeigen sich gute Aussichten, während gleichzeitig die Bilanznachrichten günstiger lauten, als bisher angenommen werden konnte. Nur Nordbahn wich wieder etwas in Folge von Realisirungen. Die grösste Avance erzielte Elbethal (189) und Carl-Ludwigbahn (271,25); Lemberg-Czernowitz (217) setzte ihre Avance wegen der vorerwähnten Dividende und auch deshalb fort, weil die Vertreter der Gesellschaft zur Perfektionirung des Präliminarvertrages mit der Rumänischen Regierung wegen Ueberlassung der Rumänischen Linie nach Bukarest gereist sind.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen: Betriebsergebnisse in 1883/84, Betriebsausgaben.

Nach dem Bericht über die Betriebsergebnisse der für Rechnung des Preussischen Staats verwalteten Eisenbahnen, aus welchem wir bereits in No 11 S. 120 referirten in Betreff der Betriebslängen, des Anlagekapitals (zu berichtigen ist, dass das Anlagekapital in 1882/83 pro 1 km 305 078 ℳ, nicht 805 078 ℳ, betrug) und der Betriebseinnahmen wollen wir nachstehend die näheren Angaben über die Betriebsausgaben beifügen.

Die Ausgaben sind
von 277 215 066 ℳ im Jahre 1882/83
auf 305 293 642 „ „ „ 1883/84,
mithin um 28 078 576 ℳ oder 10,1 pCt. gestiegen.

An dieser Steigerung sind betheiligt:

a) die persönlichen Ausgaben mit 8 948 469 ℳ oder 31,9 pCt. der Gesammtsteigerung,
b) die allgemeinen sächlichen Ausgaben mit 957 248 ℳ oder 3,4 pCt.,
c) die Kosten der Bahnunterhaltung mit 4 561 006 ℳ oder 16,2 pCt.,
d) die Kosten des Bahntransportes mit 4 479 930 ℳ oder 16 pCt.,
e) die Kosten der Erneuerung mit 12 891 340 ℳ oder 45,9 pCt.

Dagegen haben

f) die Ausgaben für Gemeinschaftsverhältnisse um 3 759 417 ℳ oder 13,4 pCt. der Gesammtsteigerung abgenommen.

Wird die Steigerung der Ausgaben für Erneuerung des Oberbaues und der Betriebsmittel ausser Betracht gelassen, so steht der Steigerung der Verkehrseinnahmen um 20 636 294 ℳ oder 4,3 pCt., im Verhältniss zum Vorjahre eine Steigerung der Ausgaben um 15 187 328 ℳ oder um 6,3 pCt. gegenüber.

Bei Nichtberücksichtigung der Ausgaben für gepachtete Bahnstrecken beläuft sich die Gesammtausgabe
auf 273 143 949 ℳ im Jahre 1882/83
gegen 302 716 059 „ „ „ 1888/84,
ist mithin um 29 572 110 ℳ oder 10,8 pCt. gestiegen.

Die gesammte Ausgabe beläuft sich
im Jahre 1882/83 auf 54,5 pCt.,
„ „ 1883/84 „ 57,7 „
der gesammten Bruttoeinnahmen, dagegen beiderseits ausschliesslich der Pachtzinse berechnet
im Jahre 1882/83 auf 53,8 pCt.
gegen 57,3 „
im Jahre 1883/84.

Werden des Weiteren die Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände ausgeschieden, so beträgt die Ausgabe
im Jahre 1882/83 = 47 pCt.,
„ „ 1883/84 = 48,3 „
der Einnahme.

Auf die Steigerung der Einnahmen und Ausgaben hat auch im Berichtsjahre vorzugsweise die erhöhte Frequenz, die dadurch veranlasste Einstellung neuer Arbeitskräfte, die grössere Inanspruchnahme von Personal, Bahnkörper und Betriebsmittelpark eingewirkt.

Preussische Staatsbahnen: Ueberschuss in 1883/84.

Unter Berücksichtigung sämmtlicher Einnahme- und Ausgabetitel ist der Ueberschuss der Einnahmen über die Ausgaben von 231 252 984 ℳ auf 223 487 890 ℳ, bezw. nach Ausscheidung der Pachtzinsen von 234 892 016 ℳ auf 225 726 518 ℳ gesunken und betrug im ersteren Falle 4,89 pCt des Anlagekapitals gegen 5,18 pCt. im Vorjahre.

Wird entsprechend den bei den Einnahmen ausser Ansatz gelassenen Dividenden der in Besitz des Staates befindlichen Braunschweigischen und Werra-Eisenbahnaktien auch deren Erwerbspreis mit nominal 39 000 000 ℳ von dem Anlagekapital in Abzug gebracht, so ergeben sich für das Vorjahr 5,23, für das Berichtsjahr 4,93 pCt.

Dieser Rückgang ist im Wesentlichen dadurch herbeigeführt, dass die Ausgaben fast überall in einem höheren Masse als die Einnahmen sich vermehrt haben. Während die letztern eine Steigerung von nur 4 pCt. erfahren haben, sind die Ausgaben im Gesammtbetrage um 10,1 pCt. gestiegen und haben sich namentlich die Kosten des Bahntransports um 8,1 pCt., die Kosten der Bahnunterhaltung um 14,4 pCt., die persönlichen Ausgaben um 7,1 pCt. und vor allem die Kosten der Erneuerung um 37,4 pCt. (12 891 340 ℳ) höher als im Jahre 1882/83 gestellt. Wenn bei der Vergleichung der Ergebnisse der Jahre 1882/83 und 1883/84 mit Rücksicht darauf, dass die Kosten der Erneuerung bei den für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen, abweichend von dem für die Privateisenbahnen bestimmungsmässig geltenden Verfahren, nicht gleichmässig, sondern je nach dem Bedürfniss aufgewendet werden und dass infolge dessen die betreffenden Ausgaben stets und oft recht erheblich von einander abweichen, die Kosten der Erneuerung für beide Jahre in Abzug gebracht werden, so würde sich ein Ueberschuss für 1882/83 von 265 756 479 ℳ, für 1883/84 dagegen von 270 882 725 ℳ, und damit eine Verzinsung des Anlagekapitals von 5,94 pCt. für 1882/83 gegen 5,97 pCt. für 1883/84 ergeben

Dazu kommt, dass die Erhöhung des Anlagekapitals — abgesehen von dem Hinzutritt der verstaatlichten Bahnen — im Jahre 1883/84 zum grösseren Theil durch die Kosten einer grossen Anzahl von dem Betriebe übergebenen Sekundärbahnen herbeigeführt ist, auf denen naturgemäss der Verkehr sich nur allmählich entwickelt und dementsprechend namentlich während der ersten Betriebsjahre die Verzinsung des Anlagekapitals eine nur geringe ist. Wenn schon die Baukosten der Sekundärbahnen aus den dem Staate zugefallenen Nebenfonds der verstaatlichten Privateisenbahnen zum grossen Theile bestritten werden, so wachsen sie doch dem Anlagekapital, von welchem die obigen Rentabilitätsziffern für die Statistik berechnet sind, zu, weil sie bei der Feststellung desselben bei dem Uebergange der Privateisenbahnen ausser Betracht gelassen worden sind, während bei der finanziellen Berechnung nach dem Gesetze über die Verwendung der Jahresüberschüsse vom 27. März 1882 diese Kosten, soweit sie aus den bezeichneten Fonds gedeckt worden sind, die Staatseisenbahn-Kapitalschuld nicht vergrössern, weil diese Fonds schon bei dem Uebergange der Privateisenbahnen auf den Staat in vollem Umfange in der Staatseisenbahn-Kapitalschuld enthalten sind.

Preussische Staatsbahnen: Vereinfachung des Betriebsdienstes.

Nach derselben Quelle sind infolge der fortschreitenden Verstaatlichung auf einzelnen Gebieten wiederum nicht unerhebliche Verbesserungen eingetreten. So ist auch im Berichtsjahre auf die Beseitigung unwirthschaftlicher Konkurrenzfahrten bezw. die Ueberleitung der Güter von weniger leistungsfähigen auf kürzere leistungsfähigere und den wirthschaftlichen Interessen mehr förderliche Linien mit Erfolg Bedacht genommen.

Daneben ist eine weitere Vereinfachung des Betriebs-, Expeditions-, sowie des Werkstättendienstes durch Zusammenlegung bisher getrennt verwalteter Stationen, Dienststellen und Werkstätten unter gleichzeitiger Förderung des Verkehrs- bezw. Dienstinteresses in umfassender Weise zur Durchführung gelangt. In dieser Beziehung ist hervorzuheben

Vereinigung des bisher für die Staatsbahnverwaltung und die Berlin-Görlitzer Bahn getrennten Expeditions- und Betriebsmaschinendienstes zu Görlitz;

Uebergang der gesammten Verwaltung des bisher der Direktion zu Magdeburg, der Thüringischen und Berlin-Anhaltischen Bahn gemeinschaftlichen Bahnhofs zu Halle auf die erstgenannte Direktion; Vereinigung der Güterexpeditionen der früheren Bergisch-Märkischen und Rheinischen Bahn auf der Station Düren, der Billetexpeditionen der früheren Rheinischen, Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Bahnen zu Venlo, sowie der Güterexpeditionen der früheren Rheinischen und Bergisch-Märkischen Bahn ebendaselbst, der Güterexpeditionen der früheren Rheinischen und Bergisch-Märkischen Bahnen zu Crefeld, der Güterexpeditionen „Marschirthor“ und „Rheinisch“ zu Aachen;

Uebernahme des bis dahin von der Verwaltung der Niederländischen Staatseisenbahn auf der Station Venlo für die Direktion (rechtsrheinische) zu Köln wahrgenommenen Expeditionsdienstes von Personen und Gepäck Seitens der Direktion (linksrheinischen) zu Köln und Vereinigung mit der betreffenden Expedition dieser letzteren Verwaltung;

Vereinigung des früheren Bergisch-Märkischen und Köln-Mindener Güterexpeditionsdienstes auf Station Hamm;

Unterstellung des gesammten Dienstes der Staatsbahnverwaltung und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn auf den Bahnhöfen zu Falkenberg und Delitzsch unter einen Stationsvorsteher, sowie bezüglich der ersten Station Abfertigung des gesammten Dienstes auf dem Staatsbahnhofe, bezüglich der letzteren Abfertigung des gesammten Eil- und Frachtgüterverkehrs (einschl. Vieh und Equipagen) von dem Güterbahnhofe der Staatsbahn.

Preussische Staatsbahnen: Kapitalschuld.

In der Berathung der Budgetkommission des Abgeordnetenhauses erklärte Ministerialdirektor Brefeld auf Anfragen, die Kapitalschuld für Staatsbahnen, welche am 1. April 1880 1 498 858 100 ℳ betrug, habe sich bis ultimo 1883/84 auf 3 107 785 185 ℳ vermehrt und werde ultimo 1885/86 voraussichtlich 4 000 489 134 ℳ betragen. Die Schuld für die verstaatlichten Bahnen sei darin inbegriffen, nicht aber die Prioritätsanleihen der verstaatlichten Bahnen, welche die Eisenbahnverwaltung selbst verzinst und amortisirt. Die Abschreibungen der Staatsbahn-Kapitalschuld würden bis 1885/86 158 365 929 ℳ betragen.

Preussische Staatsbahnen.

Das Abgeordnetenhaus hat in dritter Lesung die Gesetzentwürfe, betreffend den ferneren Erwerb von Privatbahnen für den Staat, angenommen. Gleichzeitig ward der Gesetzentwurf über den Bau neuer Bahnen u. s. w. (siehe No. 11) der Budgetkommission überwiesen.

Eisenbahn-Tarifkommission.

Heute, am 12. Februar d. J., findet hier im Sitzungssaale des Potsdamer Bahnhofes eine gemeinschaftliche Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt. Die Sitzung gilt der Abänderung der Frachtsätze beziehungsweise der Feststellung anderer Bestimmungen für den Transport von Bleichsoda, des den Biersendungen mitgegebenen Eises, grober Eisengusswaaren, von Retorten aus Chamotte, Baumwollkehrichtabfällen, fetthaltigen Färbereiabgängen, Grubenholz, Thrangrugge (Thranrückständen, die als Düngemittel verwendet werden) etc., sowie auch der Frage der Nachnahme bei den Frachtzahlungen.

Berlin-Eisenacher Schnellzug.

Wie der „Berl. Akt.“ erfährt, hat die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt dem Bezirkseisenbahnrath die erfreuliche Mittheilung gemacht, dass die Eisenbahnverbindung zwischen Berlin und Thüringen mit Eintritt des Sommerfahrplans eine allerseits mit Freuden zu begrüssende Erweiterung durch Einlegung eines neuen Tagesschnellzuges zwischen Eisenach und Berlin erfahren wird. Der Zug soll ½7 Uhr Morgens von Eisenach abgehen und Mittags in Berlin eintreffen. In der anderen Richtung geht derselbe um 2½ Uhr von Berlin ab und kommt Abends 8 Uhr nach Eisenach. Der Zug führt alle drei Wagenklassen.

Kinderfahrbillets.

Wie die „Voss. Ztg.“ erfährt, sind die Beschlüsse der letzten Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen über die künftig an Kinder zu gewährenden Fahrpreisermässigungen vom Minister Maybach für die Preussischen Staatsbahnen genehmigt. Die Bestimmungen lauten: Kinder unter 4 Jahren sind frei, wenn für sie ein besonderer Platz nicht verlangt wird. Kinder über zehn Jahren erhalten gar keine Ermässigung. Ein Kind von 4—10 Jahren wird zur Hälfte des Preises für Erwachsene in allen Wagenklassen und Zuggattungen befördert. Die Fahrpreise für Kinderbillets werden auf 10 ₰ abgerundet. Zwei Kinder erhalten ein Billet der betreffenden Klasse. Einem einzelnen Kinde wird ein gewöhnliches Billet für Erwachsene zum halben Preise verabfolgt, welches durch Abtrennung eines schrägen Streifens als Kinderbillet gekennzeichnet wird. Auf jedes volle Billet werden 25 kg, auf jedes Kinderbillet 12 kg Freigepäck bewilligt.

Ferienkolonien.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat die Königlichen Eisenbahndirektionen ermächtigt, während der diesjährigen Sommerferien den von Vereinen in Ferienkolonien zu entsendenden Kindern eine Fahrpreisermässigung durch Beförderung in der 3 Wagenklasse zum Militärfahrpreis, 1⅓ ₰ pro Kilometer, nach und von dem Aufenthaltsorte der Kinder zu gewähren. Die Kinder müssen eine Bescheinigung des betreffenden Vereinsvorstandes vorzeigen, um diese Ermässigung zu erlangen. Dieselbe wird auch gewährt, wenn unter besonderen Umständen die Fahrt der Kinder mit einem Schnellzuge stattfinden muss.

Märkisch-Posen.

Das Landgericht Berlin I entschied dieser Tage in dem bekannten Prozess der Märkisch-Posener Bahn, in welchem ein hiesiger Bankier von der Liquidationsmasse Zahlung des in den Jahren 1873 und 1874 entstandenen Gewinns auf die Koupons der Stammprioritäten der beiden Jahre verlangt. Dieser Gewinn ist seiner Zeit auf die ältesten damals rückständigen Koupons bezahlt worden, wie es zu jener Zeit allgemein üblich war. Die Praxis, den Gewinn eines Jahres in erster Reihe dem Koupon des laufenden Jahres zu überweisen, ward nach einer Entscheidung des Reichsgerichts erst später angenommen. In diesem Prozess hatten frühere Instanzen den bereits erfolgten Eintritt der Verjährung angenommen, das Reichsgericht aber diesen Einwand verworfen und den Prozess an die erste Instanz zurückgewiesen. Diese entschied nun, es sei die Vertheilung seiner Zeit nach souveränem Beschluss der Generalversammlung erfolgt, den Kläger jetzt respektiren müsse. Habe er denselben angreifen wollen, so hätte er rechtzeitig gegen denselben protestiren müssen. Das Landgericht nahm dabei auf ein früheres Urtheil des Reichsgerichts in Sachen Michel contra Märkisch-Posener Bahn Bezug. Kläger wird Berufung einlegen.

Halle-Sorau-Guben.

Vor dem Reichsgericht wird am 25. d. M. in Folge Einlegung der Revision Seitens des Klägers Rosenstock gegen das Urtheil des Oberlandesgerichts Naumburg nochmals in dem bekannten Prozesse gegen den Verstaatlichungsbeschluss verhandelt.

Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft.

Die Frankfurter Güter-Eisenbahngesellschaft, die vormalige Stettiner Dampfschleppschifffahrts-Aktiengesellschaft und die Oder-Dampfschifffahrtsgesellschaft vereinigter Schiffer machen in einem Cirkular bekannt, dass die Verkehrsbureaus für ihre sämmtlichen Schifffahrtslinien, nämlich Stettin via Frankfurt-Breslau, Hamburg-Berlin-Frankfurt-Breslau, Magdeburg-Frankfurt-Breslau und Berlin-Stettin und vice versa, nunmehr organisirt sind. Der Gesellschaft stehen zwanzig eigene Dampfer zur Verfügung, von denen fünf für den Verkehr von Hamburg bis zur Oder bestimmt sind. Mit diesen Dampfern wird die Gesellschaft direkte Schlepperlinien nach den vorbezeichneten Verkehrsrichtungen unterhalten. Vom 1. März cr. ab wird die Gesellschaft versuchsweise gegen einen geringen Frachtzuschlag ab Breslau nach Stettin einen Eilschleppverkehr errichten. Die Einrichtungen ähnlicher Eilverkehre für die Richtungen Breslau-Berlin und Hamburg etc. behält sich die Gesellschaft vor.

Ludwigsbahn Nürnberg-Fürth.

Die Verwaltung schlägt der demnächst stattfindenden Generalversammlung die Vertheilung einer Superdividende von 24 ℳ vor (wodurch sich auch pro 1884 das Erträgniss auf 21 pCt. stellt). In der Generalversammlung wird auch Beschluss über die Feier des 50jährigen Jubiläums der Bahn (dieselbe wurde am 7. Dezember 1835 eröffnet) gefasst werden.

Mecklenburgische Eisenbahnen.

Aus Güstrow wird berichtet, dass wegen der schlechten Zuckerkonjunktur der Bau der Zweigbahn von Dahmen nach Vollrathsruhe noch ausgesetzt wird.

Rendsburg-Husum und Hamburg-Neustadt.

Für eine Eisenbahn Rendsburg-Husum und Hamburg-Neustadt haben sich Komitees gebildet.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Auf den 9. März ist eine ausserordentliche Generalversammlung berufen, welche über den Erlass eines Nachtrags zum Gesellschaftsstatut berathen soll.

Amerikanische Korrespondenz.

Zugberaubung.

Die Beraubung von Zügen, bisher nur im Westen üblich, scheint sich nach Osten zu ziehen. Am 2. Januar Nachmittags bestiegen 2 Räuber einen Zug der Baltimore Centralbahn nahe bei Rising Sun, Md., und zwangen durch Drohungen die wenigen Passagiere ihre Gelder, Uhren und Werthsachen herauszugeben. Dann sprangen sie, während der Zug in voller Fahrt war, hinab, wunderbarerweise ohne sich zu verletzen. Ihre sofort eingeleitete Verfolgung führte zu ihrer Verhaftung noch an demselben Abend.

Tunnelbrand.

Auf der Shawnee-Abtheilung der Baltimore- und Ohiobahn wurde in der Nähe von Columbus, O., muthmasslich unter Anwendung von Dynamit, die Verschalung des Bristoltunnels durch eine Rotte von Arbeitern in Brand gesetzt und derselbe dadurch zerstört.

Die Frevelthat hängt muthmasslich mit dem Strike der Bergleute des Hockingthals zusammen. Das Feuer ist schwer zu löschen, da der Tunnel theilweise durch Kohlenflötze geführt ist, welche sich entzündet haben.

Konkurrenzkämpfe.

Nachdem erst ganz vor kurzem der Friede zwischen den beim Güterverkehr vom Westen nach Osten betheiligten Verwaltungen mühsam wieder hergestellt war, haben Anfangs Januar die Unregelmässigkeiten im Verkehr nach Osten von neuem begonnen. Dies hat für die Bahnen die schlimme Folge, dass der Nutzen des nach Schluss der Schifffahrt gewöhnlich sehr umfangreichen und profitablen Winterdurchgangsverkehrs sehr geschmälert werden wird.

Auch im Personenverkehr fährt man fort, sich offen und heimlich zu bekämpfen und die bisherigen Friedensverhandlungen sind noch ohne Resultat geblieben. Die Hauptfrage dabei ist immer die wegen Zahlung von Provisionen, deren Gewährung einzelne ungünstig gelegene Durchgangsbahnen nicht entbehren zu können glauben, wodurch aber dann die übrigen Verwaltungen zur Bewilligung ebenfalls gezwungen werden. Hierdurch ist, obwohl keine öffentlich zugestandene Ermässigung besteht der Fahrpreis von Newyork nach Chicago allgemein von den normalen 20 D. auf 16 D. herabgedrückt. Auch die Pennsylvaniabahn, welche aus Furcht vor Schädigung in ihrem bedeutenden Lokalverkehr am längsten sich gesträubt hat, von jenen 20 D. abzugehen, hat sich zu Konzessionen entschliessen müssen, zumal manche Konkurrentinnen bis auf 12 ja 10 D. heruntergegangen sind.

Im Personenverkehr von Chicago nach Missouriflussstationen (Kansas City etc.), in welchem vor einigen Monaten der normale Fahrpreis von 13,90 D. auf 1 D. herabgedrückt war, ist zwischen den Betheiligten im Dezember ein Abkommen wegen Wiederherstellung der normalen Preise getroffen worden.

Bahnbau 1884.

Die Gesammtlänge der 1884 gebauten Bahnen, soweit deren Fertigstellung in der „Railr. Gazette“ publizirt ist, beträgt

		3 834 Miles
gegen	1883	6 269 „
	1882	10 328 „
	1881	7 870 „
	1880	6 139 „
	1879	3 801 „

Freifahrbillet-Abkommen.

Zwischen einer grösseren Anzahl der bedeutendsten Bahnverwaltungen, darunter die Union Pacificbahn, die Atchinson, Topeka und Santa Fé Eisenbahn, ist ein am 1. Januar cr. in Gültigkeit getretenes Abkommen geschlossen, nach welchem die Verausgabung von Freifahrkarten zum Zwecke der Beeinflussung des Güterverkehrs, ferner von ermässigten Fahrbillets an Begleiter von Vieh, Eisenbahnwagen und -Maschinen, Einwanderer, Mobilien etc. unzulässig sein soll, ebenso auch die Ermässigung der 1 000 Milesbillets auf weniger als 2 Cts. pro Mile — excl. für den Staat Kansas City, in welchem 3 Cts. aufrecht zu erhalten sind. Auf Uebertretungen werden bestimmte Strafen gesetzt und Streitigkeiten durch Schiedsrichter geordnet.

Dies ist das wesentliche des Freifahrbillet-Abkommens, welches bereits für mehrere verflossene Jahre bestanden hat, aber regelmässig von den kontrahirenden Parteien, beinahe sogleich nach dem Abschluss, übertreten ist. Ob das jetzt geschlossene besser gehalten werden wird als die früheren, bleibt abzuwarten.

Gerichtliche Entscheidung.

In einem gegen die Central Jowa Eisenbahngesellschaft schwebenden Prozesse hat der Oberste Gerichtshof des Staates Jowa folgende Rechtsgrundsätze aufgestellt:

1. Es kann nach den Gesetzesvorschriften nicht ohne weiteres angenommen werden, dass ein Bahnbeamter, wenn er nach gegebenem Haltsignal zum Kuppeln auf den Bahnkörper sich begiebt, ohne darauf besonders acht zu geben, ob der Zug wirklich hält oder nicht, sich der Nachlässigkeit schuldig gemacht habe; ob dies der Fall ist oder nicht, muss vielmehr die Jury entscheiden.

2. Wenn eine Instruktion der Eisenbahnverwaltung bestimmt, dass der Beamte „in allen zweifelhaften Fällen stets den sichersten Weg zu gehen und keine Gefahren zu übernehmen hat", so ist seinem Urtheil und seiner Vorsicht anheimgegeben, zu entscheiden, ob Gefahr besteht oder nicht und ob er solche Vorsicht ausgeübt hat, ist eine Frage für die Jury.

3. Wenn ein Beamter dienstlich auf dem Bahnkörper vor einem Zuge zu thun hat und er die übliche und gewöhnliche Vorsicht zu seinem eigenen Schutze vor dem Betreten des Gleises anwendet, so kann nicht gesagt werden, dass er nothwendig einer solchen theilweisen Nachlässigkeit schuldig sei, welche ihm den Entschädigungsanspruch rauben, den er sonst haben würde.

Schnee- und Sandstürme.

Die Oregon Railway und Navigation Co., deren Bahnstrecken im äussersten Nordwesten der Vereinigten Staaten liegen, hat in diesem Winter in ungewöhnlicher Weise durch die Witterung zu leiden. Im allgemeinen giebt es sonst nicht viel Schnee im westlichen Oregon, das Klima ist vielmehr eher feucht als kalt; die Bahn ist daher auch nicht so, wie die östlicher liegenden, auf Vertheidigung gegen Schnee eingerichtet. Am 16. Dezember begann nun ein besonders heftiger Sturm, der längere Zeit anhielt und der an diesem Tage von Portland abgefahrene Personenzug gerieth bei Bonneville, etwa 40 Miles von der Ausgangsstation, in ein schweres Schnee- und Sandtreiben, dass der Zug volle 22 Tage stecken blieb. Ein Theil der Passagiere zog es vor, im Zuge zu verbleiben, während ein anderer Theil mittelst Schlitten weggebracht wurde. Die lange Dauer der Unterbrechung erklärt sich nur durch die anhaltenden Stürme und den längs des Columbiaflusses aufgewirbelten Triebsand, welcher, wenn mit Schnee vermischt, schwer zu beseitigen ist.

Der Personenverkehr Bostons und der Umgebung.

Die Stadt Boston ist mit ihrer Umgebung durch neun Eisenbahnlinien verbunden, auf denen ein sehr lebhafter Personenverkehr besteht, denn in dem Jahre 1./10. 1883—1884 wurden aus der Umgebung ca. 16 930 000 Personen nach Boston befördert und 17 155 000 Personen zurück, also Gesammttransport circa 34 000 000 Personen gegen 31,7 Millionen im vorangegangenen Jahre, gleich einer Zunahme von 7,3 pCt. Die Eigenthümlichkeit, dass ca. 225 000 Personen mehr hinaus- als hineinfuhren, erklärt der „Boston Herald", dem die betr. Zusammenstellung von der „Railr. Gaz." entnommen ist, zum Theil daraus, dass die per Dampfer zur Stadt gelangten Einwanderer westwärts per Bahn weiter gefahren seien und dass im Sommer bei gutem Wetter viele Personen aus der Umgegend in den offenen Wagen der zahlreichen Pferdebahnlinien zur Stadt kämen, Abends aber zur Rückfahrt die schnellere Eisenbahnfahrt vorzögen.

Zur Bewältigung des vorgedachten Bahnverkehrs nach und von Boston dienen etwa 800 Züge an jedem Wochentage, während Sonntags nur 162 Züge laufen und zwar, mit nur 4—5 Ausnahmen, sämmtlich unter Verletzung des bestehenden Gezetzes. Es mag aber kaum 1 Dutzend Menschen sich finden lassen, dass die strenge Durchführung desselben verlangen würde.

Eine, wiewohl natürliche, Eigenthümlichkeit der Züge ist, dass die Morgens aus und die am späten Nachmittag nach Boston laufenden Züge gewöhnlich fast leer, die Morgens nach dort und Abends von dort gehenden Züge dagegen überfüllt sind. Die durchschnittliche Zahl der pro Zug beförderten Personen differirt bei den verschiedenen Bahnen von 90 bis zu 163, die Zahl der Wagen pro Zug von 3½ bis 7.

Bemerkenswerth ist die verhältnissmässig grosse Betriebssicherheit, denn nur auf 10 Millionen Passagierer kam 1 Getödteter und auf 2 Millionen 1 Verletzter.

Präjudizien.

v. O. **Krankenkassenverwaltung, Haftung des Arbeitgebers.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Arbeitgeber haftet für ordnungsmässige Führung einer Krankenkasse, zu deren Beitritt er die Arbeiter im Arbeitsvertrage nöthigt. Der Arbeitgeber ist dem Arbeiter aus seiner Nachlässigkeit in Beaufsichtigung der Kassenverwaltung verpflichtet. Wenn der Arbeitgeber den Arbeiter verpflichtet, zu einer Kasse zuzutreten und auf die statutarischen Leistungen dieser Kasse hinweist, zugleich aber auch durch Hinweisung auf die Statuten im Arbeitsvertrage erklärt, dass diese Kasse von seiner Hauptkassenverwaltung unter der Oberaufsicht der Direktion verwaltet werde (§ 9 des Statuts der Krankenkasse), dass er selbst ein Drittheil der Beiträge leisten (§ 2) und dass die Hauptkasse über diese Verwaltung der Direktion jährlich Rechnung legen müsse (§ 10), so ist er auch dem Arbeiter gegenüber verpflichtet aus seiner Nachlässigkeit in Beaufsichtigung dieser Kassenverwaltung, und zwar hat er Aufmerksamkeit darzuthun, namentlich wenn, wie im vorliegenden Falle das Statut die Bestimmung enthält, dass bei Unzulänglichkeit der statutarischen Beiträge diese zu erhöhen sind." (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 11. Juni 1884 in S. Thüring. Eisenbahnges. wider den Schmiedegesellen P.; Pr. Verw.-Bl VI. S. 133).

Literatur.

Zusammenstellung der Akkordsätze, welche in der Königlichen Eisenbahn-Hauptwerkstatt zu Witten (Lokomotivabtheilung) gezahlt werden. Verlag von C. L. Krüger in Witten a. d. Ruhr. Preis gebd. 7 *M.*

Das Werk enthält Akkordsätze für die von den Schlossern, Schmieden, Drehern, Kesselschmieden, Schreinern, Kupferschmieden, Gelbgiessern, Klempnern, Sattlern, Maurern und den Handarbeitern an den bezw. für die Lokomotiven und Tender vorzunehmenden Arbeiten nebst einer Bohrtabelle. Die ferner beigefügten Akkordsätze für die Herstellung von Werkzeugen und Weichenapparaten sowie die Zusammenstellung der Anfertigungskosten für Buffer, Patent- und Normalkuppelungen, namentlich aber die Veranschaulichung der einzelnen anzufertigenden Gegenstände durch im Texte angebrachte Abbildungen mit Bemerkungen über die Verwendung etc. und das beigegebene Inhaltsverzeichniss verleihen dem Werke einen besonderen praktischen Werth.

Wenn wir nun auch der Meinung sind, dass die angegebenen Akkordsätze nicht auf die theilweise sehr verschiedenen Verhältnisse anderer Bahngebiete durchgehend direkt angewandt werden können, so werden dieselben doch auch den Werkmeistern, Werkstättenvorstehern und Vorständen der Werkstätten anderer Bahnen erwünschte Anhaltspunkte für die Beantragung und Feststellung von Akkordsätzen geben und können wir deshalb denselben das Buch angelegentlichst als praktischen Rathgeber empfehlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Haltestelle Puschkowa wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau — am 15. d. Mts. auch für den Eil- und Stückgutverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 9. Februar 1885. (282)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Güterverkehr.

Die in den Staatsbahntarifen **Hannover-Bromberg, Oldenburg - Bromberg** und **Berlin-Bromberg,** sowie im Tarife für den **Hanseatisch - Ostdeutschen Verband** von Filehne bestehenden Export - Ausnahmesätze für Stärke aller Art etc. werden mit ult. März cr. aufgehoben.

Bromberg, den 7. Februar 1885. (283J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Französischer Verband (Verkehr via Elsass-Lothringen). Mit Gültigkeit vom 1. April cr. treten für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland und Frankreich neue reglementarische und tarifarische Bestimmungen sowie neue Tarifsätze in Kraft, durch welche die gleichen Bestimmungen und Tarifsätze des Gütertarifs für den Oesterreichisch-Ungarisch- und Süddeutsch-Französischen Verkehr vom 15. Juli 1881 (Verkehr mit Deutschland, Theil I, II, III nebst allen Anhängen und Nachträgen), sowie ferner die am 1. November v. J. eingeführten Tarifsätze für Holz, Getreide und Spritsendungen in Wagenladungen aufgehoben werden.

Auskunft über die neuen Taxen ertheilt das hiesige Verbands-Abrechnungsbureau
Strassburg, den 8. Februar 1885. (284)
Die geschäftsführende Direktion:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 13. April 1885 n. St. ab tritt der vom 10./22. Mai alten/neuen Styls 1884 via Wileika-Wirballen giltige Specialtarif für Getreide, leere, gebrauchte Säcke und Heringe im Verkehr zwischen den Hafenplätzen des Dnjepr und Pripet einerseits und den Stationen Königsberg i/Pr. resp.

Kaibahnhof, Memel und Pillau andererseits ausser Kraft. (285J)

Bromberg, den 7. Februar 1885.

Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 10. d. Mts. tritt zum **Bayerisch-Hessischen Gütertarif** der siebente Nachtrag in Kraft. Ausser Ergänzungen und Aufnahme neuer Stationen enthält derselbe einen Ausnahmetarif No. 14 für den Transport von profilirten und abfacirten Bausteinen bei Ladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief. Der Nachtrag kann durch unser Tarifbureau zu 10 ₰ pro Stück bezogen werden. (286)

Mainz, den 7. Februar 1885.

In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Specialdirektion.

Erzfrachtsätze im Verkehr mit Stettin und Swinemünde. Am 1. April cr. werden die für den Transport überseeischer Erze in Mengen von mindestens 50 000 kg von Stettin und Swinemünde nach den Stationen des Waldenburger und Neuroder Kohlenreviers und von Stettin nach Station Saarau der Breslau-Freiburger Bahn bestehenden Ausnahmefrachtsätze aufgehoben. Vom gleichen Tage ab kommen im Verkehr von Stettin und Swinemünde nach den Stationen Saarau und Deutsch-Lissa für Eisenerze, Schlacken etc., Kiesabbrände und Schwefelkies bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ermässigte Frachtsätze im diesseitigen Lokalverkehr zur Einführung.

Berlin, den 7. Februar 1885. (287)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. März cr. treten für den **Transport von Eiern** in Wagenladungen à 5 000 und 10 000 kg ab Eydtkuhnen trans. nach Berlin Ostbahnhof im diesseitigen Lokalverkehr Transitsätze der Klasse A 1 und B. in Höhe von 5,06 ℳ resp. 4,51 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Bromberg, den 9. Februar 1885. (288J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zum **Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I,** vom 1. Februar 1883 tritt am 1. April cr. ein **Nachtrag** V in Kraft, welcher eine Abänderung der Zusatzbestimmung zu § 47 3a des Betriebs-Reglements die mit Rücksicht auf die Beschlüsse der General-Conferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 5. Dezember 18-4 neu redigirten allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation enthält. Ausser vereinzelten Frachterhöhungen werden durch die geänderten Tarifbestimmungen zahlreiche Frachtermässigungen herbeigeführt. Exemplare des Nachtrags werden zum Preise von 25 ₰ pro Stück von den einzelnen Eisenbahnverwaltungen, in Berlin vom Auskunftsbureau der Deutschen Reichs- und Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung (Bahnhof Alexanderplatz) vom 20. d. Mts. ab verabfolgt.

Namens sämmtlicher Eisenbahn-Verwaltungen des Deutschen Reichs: Die Königliche Eisenbahn-Direktion zu Berlin, (289) als geschäftsführende Verwaltung.

In Folge der Herstellung direkter Schienenverbindung zwischen dem Bahnhofe Essen Rh. einerseits und Berge-Borbeck und Altenessen andererseits hat die bisherige direkte Schienenverbindung zwischen Berge-Borbeck und Essen K. M. ausser Betrieb gesetzt werden müssen. Inwiefern hierdurch für die Station Essen K. M. im Verkehr mit Berge-Borbeck und über diese Station hinaus Tariferhöhungen eintreten, wird für jeden Verkehr besonders bekannt gemacht werden. Bis dahin werden die Gütersendungen nach und von Essen K. M. von und nach Berge-Borbeck und den westlich von Berge-Borbeck gelegenen Stationen zu den bisherigen Tarifsätzen über Altenessen befördert.

Köln, den 9. Februar 1885. (290)

Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Für Roheisen- etc. Transporte in Wagenladungen à 10 000 kg zwischen der Station Dillenburg des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) und den, dem Ausnahmetarif 4 des **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandes** angehörenden Oesterreichischen Stationen kommen vom 1. März d. J. ab die um 0,01 ℳ pro 100 kg erhöhten bezüglichen Frachtsätze der Station Herborn in Anwendung.

Köln, den 8. Februar 1885. (291)

Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Vom 1. Februar cr. ab wird der Artikel „Dextrin" in die Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Stärke aller Art etc. aufgenommen.

Berlin, den 6. Februar 1885. (292)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die auf Seite 6 unter A 2 in dem 4. Nachtrage zu dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs für die Beförderung von **unbearbeitetem Blei nach Tula**, Station der Rjaschsk-Wjasma Eisenbahn, enthaltenen Anschluss-Frachtsätze gelten vom 10. Februar cr. neuen Styls ab auch für die Artikel:

„Zink in Blöcken und Platten (Zinkblech) und Zinkbrocken" in Wagenladungen von 610 Pud = 10 000 kg.

Ferner tritt vom 10. Februar cr. neuen Styls ab an Stelle der in dem vorbezeichneten Tarifnachtrage auf Seite 7 unter C enthaltenen Nomenklatur für die Beförderung von Gusseisen etc. nach Tula, Station der Rjaschsk-Wjasma Eisenbahn, folgende erweiterte Nomenklatur:

Eisen, Blech, Stahl und Gusseisen, unbearbeitet.

Bruch und Abfälle von Eisen und Stahl, Hammerschlag, Feilspähne, Hobelspähne.

Eisen, unbearbeitet in Blöcken, Stangen, Kessel- und Rundeisen, Eisen, gewalzt, façonnirt und dergleichen.

Eisenblech (Schwarz- und Weissblech), sowie Bruch, Schnitzel und dergleichen Blechabfälle.

Gusseisen in Blöcken, Krätzen, Stangen, Barren, sowie überhaupt unbearbeitet.

Stahl, unbearbeitet, Bessemerstahl, Stahl zu Handwerkzeugen, Feder-, Tiegel- und Cementstahl etc.

An Eisen-, Stahl- und Gusseisenwaaren folgende:

Schrauben- und Schraubenmuttern.

Achsen für Eisenbahnwagen und Lokomotiven. Bandagen und Räder, mit Ausnahme von Maschinenrädern.

Eisen- und Stahldraht sowie Drahtstifte.

Neue und alte Eisenbahnschienen, Flach-, Flügelschienen, neue und alte Gruben- und Rollbahnschienen, sowie Schienenbefestigungs-Gegenstände, als Schrauben, Bolzen, Nieten, Muttern, Laschen, Unterlagsplatten, Schienenstühle.

Kreuzungsstücke, Weichen und Herzstücke. Röhren und Säulen.

Bromberg, den 7. Februar 1885. (293 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Temporärer Tarif für die 1885er Budapester Landes-Ausstellung.

Am 15. Februar 1885 tritt ein „Temporärer Tarif für die im Jahre 1885 in Budapest stattfindende allgemeine Landes-Ausstellung" in Kraft.

Der genannte Tarif enthält sehr ermässigte Frachtsätze für den Hin- und Rücktransport von Ausstellungsgütern und lebenden Thieren nach, beziehungsweise von der als Abgabestation fungirenden Expositur der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Budapest-Ausstellungsplatz (Stadtwäldchen).

Als Aufgabestationen enthält der Tarif:

a) Sämmtliche Frachtenstationen der Ungarischen Bahnen;
b) sämmtliche in Ungarn gelegenen Frachtenstationen der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Bahnen;
c) die auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen bedeutenderen Stationen der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Bahnen (priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Südbahn, K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ungar. Westbahn, I. Ungar.-Galiz. Eisenbahn); schliesslich
d) die bedeutenderen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der a. pr. Buschtěhrader Bahn und der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 7. Februar 1885. (294)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Am 20. Februar 1885 gelangt der Nachtrag I zu dem ab 1. Januar a. c. giltigen Tarif für den direkten Eil- und Frachtgüterverkehr zwischen Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn, dann Stationen der Mähr.-Schles. Centralbahn inclus. der K. K. Staatsbahnen Kriegsdorf-Römerstadt und Erbersdorf-Würbenthal einerseits und Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau andererseits zur Einführung.

Derselbe enthält Frachtsätze für Eisen- und Stahltransporte in Quantitäten von 5 000 und 10 000 kg ab Zöptau nach sämmtlichen im Ausnahmetarif IX des

oben genannten Tarifes noch nicht enthaltenen Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands- und Mähr.-Schles. Nordbahn.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen bezogen werden.

Wien, den 8. Februar 1885. (295)

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 20. Februar l. J. treten zu den Tarifheften No. 1 und 2 des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandtarifs je ein Nachtrag I in Kraft, welche ausser verschiedenen Frachtermässigungen auch einige Frachterhöhungen, betreffend den Verkehr zwischen Sächsischen Stationen, sowie den Stationen Friedland in Böhmen und Raspenau-Liebwerda der Südnorddeutschen Verbindungsbahn einer- und Stationen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin andererseits enthalten. Diese Frachterhöhungen haben erst am 15. März l. J. Giltigkeit.

Exemplare dieser Nachträge erliegen in der Station Reichenberg als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 4. Februar 1885. (296)
Die Direktion.

III. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 160 Radreifen aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote, welchen ein Exemplar der anerkannten Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 23. Februar dahier einzureichen; in denselben ist der Lieferungstermin anzugeben. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar bei unserer Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 10. Februar 1885 (297)
Grossherzogliche Direktion.

Submission. Die im Etatsjahre 1885/86 erforderlichen Ambosse, Zimmermannsbleistifte, Petroleumbrenner, Siederohrdichtmaschinen, eisernen Drahtgazen, Drahtgeflechte, Drahtstifte, Feilkloben, Fensterknöpfe, Holzschrauben, Kammzwecken, Ketten, geschmiedeten Nägel, Bilder- und Knopf-Nägel, Niete, Schraubenmuttern, Schraubenschlüssel, Schraubstöcke, Splinte, Vorhängeschlösser, Gasröhren, Kohlenschaufeln sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialien-Bureau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franko-Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Werkstatts-Materialien Gruppe V, Metall- und Kurzwaaren etc.“
bis zum Termin am
Montag, den 23. Februar 1885
Vormittags 11 Uhr
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Bureau einzusenden.

Magdeburg, den 9. Februar 1885. (298)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M. Submission auf Anfertigung und Lieferung von:

a) 10 Stück Normal-Personenwagen I/II. Klasse,
b) 21 „ Normal-Personenwagen III. Klasse,
c) 29 Stück Normal-Personenwagen IV. Klasse.

Submissionstermin Montag, den 23. Februar d. J., Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Bureau hier. Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Submission auf Personenwagen“ an uns einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen werden an die Wagenfabrikanten gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ für jede Wagengattung von dem genannten Bureau abgegeben.

Frankfurt a/M., den 5. Februar 1885. (299)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Submission. Es soll die Anfertigung und Lieferung von:

I. 5 Stück Personenwagen I/II. Klasse mit je 4 Aborten (Coupésystem),
11 Stück Personenwagen III. Klasse (Coupésystem),
6 Stück Personenwagen IV. Klasse,
5 Stück Gepäckwagen,
30 Stück bedeckten Güterwagen,
55 Stück offenen Güterwagen,

II. 10 Stück Radsätzen mit Papierscheibenrädern,
100 Stück Radsätzen mit schweisseisernen Speichenrädern,
114 Stück Radsätzen mit schweisseisernen oder flusseisernen oder Gussstahl-Scheibenrädern,
20 Stück 11lagigen Tragfedern für Personenwagen,
68 Stück 10lagigen Tragfedern für Personenwagen,
20 Stück 9lagigen Tragfedern für Gepäckwagen,
340 Stück 8lagigen Tragfedern für Güterwagen,
560 Stück Spiralfedern für Stoss- und Zugapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Ansicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 4 ℳ ad I. und 2 ℳ ad II. bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Personen- (Gepäck-, Güter-) Wagen bezw. Radsätze, Trag- und Spiralfedern“
zu dem auf
Sonnabend, den 21. Februar cr., Vormittags 11 Uhr
anberaumten Submissionstermine an das diesseitige maschinentechnische Bureau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 31. Januar 1885. (300)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die Lieferung von:
a) 4 Stück Güterzug-Lokomotiven mit Tendern,
b) 2 „ Personenzug-Tender-Lokomotiven,
c) 4 „ Tender-Lokomotiven für Nebenbahnen

soll in Loose getheilt vergeben werden, wozu Termin auf den 24. Februar cr., Vormittags 11 Uhr anberaumt wird.

Die bezüglichen Zeichnungen und Lieferungsbedingungen sind bei unserem maschinentechnischen Bureau hierselbst einzusehen oder auch von demselben gegen Entrichtung von ad a—c je 2 ℳ Schreibgebühren zu entnehmen.

Nachnahmeversandt findet nicht statt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:
„Preisgebot auf Lieferung von Lokomotiven“
versehen, bei genanntem Bureau bis zum 23. Februar cr. einzureichen.

Köln, den 5. Februar 1885. (301)
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Seeländische Staatsbahnen in Dänemark. Die Lieferung von 1 500 t Stahlschienen mit Verbindungstheilen und einer Partie Winkellaschen mit Bolzen zu Stahlschienen à 45¾ Pfd. e. pr. Yard soll im Submissionswege vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen werden im Bureau des Oberingenieurs der Staatsbahnen auf dem Bahnhofe in Kopenhagen ausgegeben.

Offerten sind im Sekretariate an derselben Stelle bis zum 28. Februar d. J. um 12 Uhr abzugeben.

Kopenhagen, den 7. Februar 1885. (302)
Die Direktion der Seeländischen Staatsbahnen.

Verdingung auf Lieferung von:

a) 13	Stück	2achsigen	Coupéwagen I. u. II. Klasse,
b) 3	„	„	Coupéwagen II. u. III. Klasse,
c) 22	„	„	Coupéwagen III. Klasse,
d) 3	„	„	Personenzug-Gepäckwagen,

e) 82 Normal-Wagenachsen,

Mittwoch, den 25. Februar 1885 im maschinentechnischen Bureau hierselbst, Königgrätzerstrasse 132.

Bedingungen und Zeichnungen können während der Geschäftsstunden eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 4,5 ℳ ad a bis d und von 1,5 ℳ ad e bezogen werden.

Berlin, den 7. Februar 1885. (303)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Die im Bereiche des unterzeichneten Eisenbahn-Betriebsamts angesammelten alten Schienen und Metallabgänge im Gesammtgewichte von 200 000 Kilogramm sollen im Wege der öffentlichen Submission verkauft werden. Die Submissionsgrundlagen sind in den Stationsbureaus der Bahnhöfe Falkenburg, Lubow, Neustettin und Bütow, auf welchen die Materialien lagern, sowie in dem Bureau des Deutschen Submissions-Anzeigers in Berlin, Ritterstrasse 47 und der Submissionszeitung „Cyclop“ daselbst, Friedrichstrasse 1, ausgelegt. Dieselben werden auf Requisition an den Bureauvorsteher, Eisenbahnsekretär Goertz hierselbst gegen Einsendung von 50 ₰ Kopialien und zwar die Kaufbedingungen und die Nachweisung der zum Verkauf gestellten Materialien in je 2 Exemplaren jedem Kauflustigen zugesandt.

Der Submissionstermin findet am Dienstag den 10. März 1885 Vormittags 11 Uhr statt.

Stolp, den 9. Februar 1885. (304J)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 14. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18 Februar 1885.

Eine Reise von Berlin zum Nordkap.

Von **Ernst Kohl-Weimar.**

II. Von Drontheim nach Bodö und Tromsö.

Wir nahmen Sonntag, den 20. Juli, gegen 10 Uhr Abends auf dem der Nordenfjeldske-Gesellschaft gehörigen sehr schönen Touristen-Schraubendampfer „Haakon Jarl" Quartier und konnte ich damit recht zufrieden sein, denn die mir zur alleinigen Benutzung überwiesene Kajüte des ersten Maschinisten ist, wenn auch etwas eng, sehr praktisch ausgestattet und ganz behaglich. Zwei andere Passagiere haben ebenfalls je eine ähnliche Kajüte für sich — aber auch die übrigen, welche zu je 2, 3 und mehr in einer wohnen, und selbst die, welche im allgemeinen Salon untergebracht sind, erklären sich befriedigt. Unsere Fahrt ist eine von den zehn, welche die Bergenske und Nordenfjeldske Dampfschifffahrts-Gesellschaften während der Sichtbarkeit der Mitternachtssonne in der Zeit vom 22. Juni bis 23. Juli alle vier Tage von Drontheim nach dem Nordkap und von da binnen 8 Tagen zurück nach Drontheim für den Reiseverkehr eingerichtet haben; die daran theilnehmende, also vom Zufall zusammengebrachte Reisegesellschaft besteht aus 43 Personen, darunter 8 Damen. Deutschland ist dabei am stärksten, nämlich mit 20 vertreten, dann folgt Nordamerika mit 9, Norwegen mit 3, Schweden, Kurland, England, Oesterreich mit je 2 Theilnehmern und Ungarn, Holland, Neuseeland mit je einem.

Genau um Mitternacht wurden die Anker gelichtet und die Verbindungen mit dem Lande gelöst, so dass zwei verspätete Passagiere nur mit kühnem salto mortale noch an Deck kommen konnten. Das Schiff kam allmählich in Bewegung, die Arbeit der Maschinen ward kräftiger, Munkholm und Drontheim blieben im Dämmerungsscheine zurück — die Nordlandsfahrt war begonnen, und als ein Passagier nach dem andern zur Koje niedergestiegen, that auch ich desgleichen.

Frühzeitig war man wieder auf Deck, wo freundlicher Sonnenschein und heiteres Wetter, dessen wir uns während der ganzen Fahrt erfreuten, mit seinem Zauber beglückte. Wir befanden uns in dem stillen Wasser jener Unzahl von Inseln und aus dem Meere hervorragender Landtheile, Landstreifen und Festlandsbrocken, die theils hochgebirgig, theils flachländig, allermeist ganz felsig, selten etwas begrünt, hie und da aber doch mit Ansiedelungen versehen, entlang fast der ganzen Westküste Norwegens vorhanden sind und bekanntlich Schären genannt werden. Hinter ihnen liegen ostwärts die hohen Felsgebirge des Festlands, während westwärts immer von neuem Inseln und Inselchen folgen, so dass das Auge nur selten dem offenen Meere begegnen kann; geschieht es, erblickt und fühlt man die vom fernen Horizont her anschwellenden Wogen, dann geniesst man das „Meerauge", das meist nach kurzer Weiterfahrt sich schliesst, weil wiederum Schären den Ausblick hemmen.

Unser Kapitän, Herr Berg aus Drontheim, der recht gut Deutsch spricht, zeigt sich als ein liebenswürdiger Freund der ihm anvertrauten Reisenden und lässt sich angelegen sein, auf alles, was interessant scheint, aufmerksam zu machen und keine der von allen Seiten an ihn gerichteten Fragen unbeantwortet zu lassen; er kennt die Westküste des nördlichen Norwegens genau, denn er befährt sie schon viele Jahre lang mit dem Postschiffe, welches 97 Stationen anläuft, und betrachtet die Fahrt mit uns als Erholungsreise und sich selbst bei schönem Wetter als Mitpassagier. Die beiden Steuermänner sind gleichmässig gefällig und ebenso ist es die Schiffsmannschaft. Es sind zwei Lootsen an Bord, die sich auf ihrem Posten oben auf der Kommandobrücke ablösen; sie sind ungemein schweigsam und es ist, als bemühten sie sich, dieser Schweigsamkeit auch bei ihren dem Manne am Steuerrad von der Brücke aus mit der Hand und dem Arme kundgegebenen Befehlen Ausdruck zu geben, so überaus ruhig stehen sie da und erfolgen die Bewegungen. Diese Art der Thätigkeit erweckt aber auch ein so vollständiges Vertrauen, dass kein Passagier an die Möglichkeit eines Fahrunfalls glauben mag, die ja doch nicht ausgeschlossen ist, weil das Fahrwasser innerhalb der Schären oft nur sehr engen Rinnen angehört. Allerdings kommt ein Unfall auch bei schlechtem Wetter kaum je vor, Dank der grossen Ortskenntniss, welche die von Staatswegen geprüften und angestellten Lootsen besitzen, und der nüchternen Aufmerksamkeit, mit welcher sie auf ihren Posten stehen und Dank den zahlreich vorhandenen Signalthürmen und Seezeichen aller Art. Die Beobachtung dieser Sicherheitsvorkehrungen, zu denen auch die an Felsen angebrachten Ringe (Ringvösen) zum Festlegen der Schiffe und Boote bei Unwetter gehören, bietet eine ebenso interessante Abwechselung auf dem Schiffe, wie die Beobachtung der zahlreichen Möven und Eidergänse, der Springwale und der Schiffe und Boote, die theils bald überholt werden, theils auf ihrer Fahrt nach dem Süden vorbeifahren.

Doch nicht dies giebt der Nordlandsfahrt den eigenthümlichen Reiz, Aehnliches bieten ja auch andere Meeresfahrten — sondern die Ausschau auf die im Wandelbilde vorüberziehende Landschaft und die besondere Physiognomie derselben, die einem fast bis zur Vegetationsgrenze unter Wasser getauchten Hochgebirge gleicht, dessen Auen und Thäler in der Tiefe liegen und die Wohnstätten jener unzähligen Massen von Fischen, Krustenthieren und Quallen sind, welche das vom Golfstrome erwärmte Meer der Westküste Norwegens bevölkern und den grössten Reichthum dieses Landes bilden. In seinem Seebilde „der Polarkreis" sagt M. M. v. Weber, dass dieser Meeresgrund „einen seltenen Reichthum habe an Pflanzen, die in vielgestaltigen Wurzeln, Fäden, Stämmen und Ranken aus dem Boden emporsteigen und sich ausbreiten als geheimnissvolles Netzwerk mit unendlich langen knotenreichen Fäden und herabhängendem grünen zarten Schleier und tausendfingerigem Gezweig und Moosgefaser, einem Urwalde gleich, zehnmal höher als der höchste Palmenschaft!" Wenn dies wahr wäre, dann wären dies Produkte aus dem Humus des versunkenen Tieflandes, über welchem das Meerwasser zwischen den Schärenmassen und der tief in das hohe Gebirge sich erstreckenden Fjords dahinwogt.

Nimmt man zu diesem Zauber in Betracht, dass die Felsmassen des Festland-Hochgebirges, wie die Gebirgsstöcke der Inseln aus Urgebirgsmassen, Granit, Gneis, Glimmer, Quarzit und versteinerungsleeren Schiefern bestehen, die nach den Vorstellungen der Wissenschaft der erste Anfang des Erdfesten gewesen sind, so darf man die Nordlandsfahrt als eine Reise in eine wundersame Gegend unserer schönen Erde auffassen und in eine geheimnissvolle dazu, da es ausser Zweifel scheint, dass die Ländermassen des nördlichen Norwegens und Schwedens mehr und mehr dem Meere entsteigen und zwar je nördlicher gelegen, desto mehr und dass sie Kräften unterthan sind, die der Forschergeist des Menschen noch nicht erkannt hat. Wir dürfen sie füglich als ein Zeichen dafür betrachten, dass gewaltige Mächte im Innern unseres Planeten unausgesetzt walten, vielleicht, dass eine differentiale Zunahme der Abplattung der Erde vermuthet werden darf. —

Bei alledem ist das Land, wenn auch in unserm Sinne arm an Vegetation, so doch vielfach von ihr gesegnet, aber nur bis in eine geringe Höhe über das Wasser, meist nur an dem Ufersaume, am meisten aber in den sturmgeschützten Fjords und Einbuchtungen. Da giebt es nette Ansiedelungen, Feld- und Wiesenstreifen, Garten- und Baumpflanzungen, die in der Regel schon seit vielen Generationen denselben Familien gehören und diesen liebe Heimathstätten sind. Von ihnen aus treiben wetterfeste Männer ihren Hauptberuf, den Fischfang. — Die Produkte des Meeres werden durch Vermittelung des Landhändlers nach dem Süden, meist nach Bergen verkauft und von da kommt nach dem Norden Norwegens das, was dort fehlt, d. h. so ziemlich alles, was ausser Fleisch, Fisch, Milch und einigen Erträgnissen des Feldbaues der Mensch der Kultur zum Leben braucht. Diesen Import vermittelt ebenfalls der Landhändler, der überhaupt bei allen Geschäften thätig eingreift und deshalb eine grosse Respektsperson, auch in der Regel wohlhabend und Besitzer des besten Hauses ist, das er ausgestattet hat mit allem Komfort des Südens, den Kunst und Wissenschaft nur bieten. Der Deutsche Handel ist bei der Einfuhr nach Norwegen, welche im Jahre 1883 mit der Gesammtsumme von 161 315 000 Kronen verzeichnet wird, in jährlich steigender Höhe, im Jahre 1883 mit 46 800 000 Kronen, höher als Grossbritannien (42 233 000 Kronen) betheiligt.

Das Fahrwasser des Schiffs bleibt selbst dann in ziemlicher Nähe des Landes, wenn das Meerauge, wie z. B. im Foldensee, einige Zeit hindurch offen bleibt und der Seekrankheit Vorschub geleistet wird, die dann auch jedesmal mehrere Passagiere recht kräftig heimgesucht hat.

Die Nähe des Gebirges täuscht meist über dessen Höhe, die nächst dem Meere nicht mehr als 150—300, landeinwärts 600 bis 1 200 m und nur bei der Insel Lyngen gegen 2 000 m beträgt; im Weiterfahren sieht man daher stetig wechselnde Berggestalten, eine schnelle Folge immer anderer oft wundersamer Formen und nichts ist natürlicher, als dass sie es gerade gewesen sind, mit denen sich die Mythe von Alters her beschäftigt, aus denen der in stiller Abgeschlossenheit dahineilende Nordlandfahrer allerhand Bilder und Aehnlichkeiten abgeleitet hat.

Unser Kapitän weihte uns in dies alles freundlichst ein und bezeichnete auf den zur Benutzung ausgelegten Seekarten nicht nur das Fahrwasser des „Haakon Jarl", sondern auch die eine besondere Aufmerksamkeit verdienenden Punkte. Die Sage verkündet, dass ein kühner Reitersmann eine holde Asajungfrau verfolgt und deren ihr zur Hülfe geeilten Bruder mit seinem in der Nähe der Jungfrau niedergefallenen langen Speer durch den Hut geschossen, die aufgehende Sonne aber Reitersmann, Bruder und Hut, Speer und Jungfrau versteinert habe.

Wir sehen auf der Insel Lekoe in der eigenthümlichen Bergform die Asa, nordwärts derselben in einer langen Schär den niedergefallenen Speer und dann auf der Insel Torgen den Hut des Bruders (Torghättan, Markthut genannt) mit dem Loche des Riesenspeers.

Bei Torgen ging um 3 Uhr Nachmittags unseres ersten Reisetages das Schiff zum Besuche des Hutlochbergs vor Anker; wir kletterten über den steinigen Strand und die mit den Gehäusen kleiner Schnecken reichbesäten Massen von Seetang, dann führte ein schmaler Fussweg auf ziemlich ebenem Vorlande durch hartblättriges moosdurchwachsenes Gras und nun kam das Ersteigen des Berges, das bei der Steile des zwischen Gebüsch und Gestrüpp hinführenden nässlichen Pfads und der Hitze des Tages trotz der geringen Höhe von nur 180 m ein leidliches Stück Arbeit war. Dieselbe lohnte sich aber, denn die auf der von uns betretenen Ostseite 11 m breite, 19 m hohe, auf dem andern Ende bis auf 17 m Breite und 75 m Höhe erweiterte viereckige Oeffnung des 165 m langen Loches ist unzweifelhaft eine der Besichtigung werthe Merkwürdigkeit, deren Entstehen aus neptunischen Wirkungen der Vorzeit erklärt wird; ausserdem aber ist der Blick durch diesen langen dunkelwandigen abschüssigen Tunnel auf das Meer mit seinen Schären ein ungemein lieblicher, zumal wie wir ihn genossen, wo ein wolkenloser Himmel freie Aussicht weithin nach Westen gestattete und ein sanfter Südwester leicht kräuselnde Wellen spielen liess. — Wir verewigten die Erinnerung an unsere Anwesenheit unter 65° 24′ nördlicher Breite durch Eintragung der Namen in das dem „Haakon Jarl" zugehörige Torghättan-Fremdenbuch.

Die Weiterfahrt bei herrlichem Wetter an immer höher werdenden Steinbergen vorüber ist wundervoll, die ganze Schiffsgesellschaft ist auf Deck; östlich erscheint und verschwindet der 1 250 m hohe Finknae und dann passiren wir in grosser Nähe den 1 000 m hohen Gebirgszug der „sieben Schwestern", erblicken im Osten den südwestlichen Rand des grossen Schneefeldes Svartisen und im Westen in der Entfernung die über 600 m hohen eigenthümlich gestalteten Inselberge der Lovunden und Threnen, in deren Nähe die mythische Insel liegt, fischreich an Küsten und voll von Wild, sie selbst die Wohnstätte zahlloser Lummenvögel. Als wir gegen Mitternacht noch immer auf Deck im Dämmerlichte der nahen Region der Mitternachtssonne den Polarkreis überschritten und das Eismeer erreicht hatten und als wir da die gespenstige Steingestalt des Hestmands erschauten, der für den am Aequator thätigen Neptun den Eingang zum Eismeer bewacht und jener böse Reitersmann ist, der mit seinem Speer das Loch im Torghättan gemacht und auf die holde Asa geschossen, da gab es ernste Gespräche von des Eismeers Zone und des Nordmeers Kälte, von der wir noch immer nichts merkten. Gläserklang beim Toddy bekundete unsere fröhliche Stimmung.

Der Hestmand ist ein prächtiger Repräsentant aus der Zeit der Protogäa; er gleicht recht täuschend der Gestalt eines riesigen Reiters (530 m hoch), dessen Mantel ihn und den Leib des Pferdes faltenreich bedeckt, der sein Ross fest im Zügel hat und seinen Kopf hoch emporhält; er schreitet aus nach Westen und ist erstarrt als ein gewaltiger Führer und Wegweiser jener grossen Sturmwelle, die, da unser Planet sich formte, von Osten nach Westen lief und in der nördlichen Hemisphäre ihre Wellenberge als Amerikanische Rocky mountains, als Russlands Ural und als den Hochgebirgszug im nördlichen Schweden und Norwegen zurückgelassen hat.

Wir träumten von dieser grossen Wellenfluth noch in der Kabine, als früh 6 Uhr die Ankerkette rasselte und das Schiff im Hafen des Städtchens Bodö sich vor Anker legte, das etwa 1 500 Einwohner hat und unmittelbar am Rande der ansteigenden Küste erbaut ist. Wir durchwanderten die Hauptstrasse, besahen die zum Theil ganz hübschen neuen Häuser und die dazwischen liegenden alten mit dem Rasendach, den Musiksalon auf dem Marktplatze, Nilsens Hotel, die Post und traten in einen der Kaufläden, der einem Bazar glich, da er ungemein vielerlei zur Verfügung stellte.

In Bodö's Hafen lagen eine ziemliche Anzahl Segelschiffe und Boote, ausserdem aber drei Dampfer, der „Kong Karl", welcher als Postschiff fährt und zahlreiche Passagiere hatte, der „Fero" und der „Neutral". Es ist hier ein Knotenpunkt für den durch Lokaldampfer geregelten Verkehr nach der Lofotenkette im Westen, dem Foldenfjord im Norden, nach dem Beierenfjord südlich und nach dem Saltenfjord östlich. Von den beiden letzteren konnten wir persönlichen Einblick leider nicht nehmen; es sei aber erwähnt, dass am östlichen Ende des Beierenfjord der 1 250 m hohe Höitind erstiegen wird, von dem aus man östlich über die Gebirgswüsten bis Schweden, südlich über den 70 km langen Rücken des eisbedeckten Svartisen und westlich nach den Lofoten vortreffliche Umschau haben soll. Beim Saltenfjord sei bemerkt, dass zwischen ihm und dem anschliessenden Skjerstadfjord der berühmte durch drei enge Sunde fliessende Saltström liegt, der innerhalb 12 Stunden Zeit nur während je einer Stunde zwischen Ebbe und Fluth schiffbar ist, sonst aber einen Wasserfall im Meere bildet, dessen ungeheurer Macht nichts zu widerstehen vermag. Während der kurzen Dauer der Schiffbarkeit bietet der Sund ansehnlichen Verkehr nach dem Skjerstadfjord, von dessen Ende aus der 1 875 m hohe Sulitjelma bestiegen wird.

Nach dreistündigem Aufenthalte erfreuten wir uns neuer, den vorigen aber in gewisser Hinsicht dennoch ähnlicher Wanderbilder; hohe Steinberge mit scharfen, steilen Konturen, durchschossen mit eisigen und schneeigen Sprenkeln, geben dem Wasser jenen tiefdunkeln Ton, aus dem der einfallende Sonnenstrahl seltenen Zauber, silbern und goldig glitzernden Spiegel hervorlockt. An der Mündung des Foldenfjord vorüber, durchfahren wir gegen Mittag das enge Fahrwasser des Gissund, wo Kapitän, Steuermann und Lootse gleichzeitig in Dienst treten und stoppen, um mit dem anfahrenden Postkahne Briefe auszutauschen, bei Grytö, wo sehr hübsche zweistöckige Häuser mit Ziergärtchen zum Besuch einladen.

Die über mehrere Breitengrade ausgedehnte Inselkette der Lofoten ist inmittelst am westlichen Horizonte sichtbar und Gegenstand fleissiger Beobachtung geworden, wozu die vielerlei Variationen, in denen die schroffen, direkt aus dem Meere emporspringenden, bei der vollendeten Klarheit der Luft ganz deutlich sichtbaren, nahe scheinenden Bergesdämonen unablässig anregen. Die Lofotengruppe darf füglich als ein Theil jener grossen Erdmassenwelle angesehen werden, deren wir schon gedacht, als ein Theil, welcher aus dem erstarrenden Wellenberge Nordskandinaviens losgerissen und westlich vom Festlande und zwar nördlich näher daran, südlich bis zu 150 km Entfernung davon als Insel-Archipel abgelagert ward. Die Lofotenwelt hat eine höchst werthvolle Bedeutung dadurch, dass sie den Fischreichthum des nordischen Meeres gewissermassen dauernd garantirt, denn der laichende Fisch scheint die Kälte des Polarmeeres zu meiden; er findet nirgends besser Schutz, als im Golfstromgebiet des Norwegischen Meeres an den Untiefen hinter den riesigen Felswandmauern der in- und durcheinander gereihten Lofoteninseln, deren Zugänglichkeit die dazwischen liegenden Wasserstrassen, die „Sunde“ und „Strömen“ vermitteln. In diesen Wasserstrassen finden als Wirkungen der Ebbe und Fluth ganz ähnliche, nur ungleich geringere Aus- und Einströmungen statt, wie an dem oben geschilderten Saltenström, gegenüber welchem auch der in den Lofoten gelegene, in früherer Zeit sehr gefürchtete Moskenoder Malström minder erheblich erscheint, da thatsächlich nur dann, wenn der Sturm die Fluthen der Atlantis nach dem Festlande treibt oder den Ausfluss vom Westfjord nach dem Ocean hindert, kritische Gefahren vorhanden sind.

Unser Dampfer hat nunmehr das Fahrwasser nächst dem Festlande verlassen und fährt quer über den Westfjord zu den Lofoten nach der Station Henningsvaer auf der Ostvaaginsel, dem 1 000 m hohen Vaage unmittelbar entgegen und dann in grossem Bogen durch den Gimsöstrom zwischen Vest- und Ostvagö auf der Atlantischen Seite dieser letzteren grossen Insel, hinein in den nach dem Westfjord zurückführenden engen Raftsund zwischen Ostvagö und Hindö. Wir haben auf dieser bei prachtvollem Wetter ausgeführten Schlangenfahrt das beste Theil der reichen Lofotenwelt zu Gesicht bekommen, den Haupttummelplatz der 20—25 000 Fischer, welche alljährlich in den Monaten Januar bis April aus ganz Norwegen bei den Lofoten eintreffen und dort 20—30 Millionen Fische fangen, die man köpft, aufschneidet oder spaltet und an den Schwänzen paarweise zusammengebunden auf die hölzernen Gerüste hängt, von denen wir eine nicht übersehbare Anzahl in nächster Nähe passirten. Jetzt freilich waren diese Gerüste leer, denn gegen Mitte Juni sind die Fische hinlänglich ausgetrocknet gewesen, abgenommen, verpackt, verschickt und dem Handel überliefert worden, dessen Statistik als jährlichen Ertrag der Lofotenfischerei ein Drittheil bis die Hälfte des Gesammtertrags der Küstenfischerei Norwegens verzeichnet, für welche im Jahre 1882 ein Ausfuhrwerth von über 47 Millionen Kronen angegeben wird.

Bei Henningsvaer zeugt ein hoher Fabrikschornstein von der in jenen Monaten stattfindenden industriellen Thätigkeit, welche die in früheren Zeiten nur als Viehfutter benutzten, oft aber weggeworfenen Fischköpfe röstet, zu Pulver mahlt und als Guano verwerthet. Der Rogen, die Lebern und die Zungen der Fische werden getrennt behandelt, ersterer wird eingesalzen und zum Sardellenfang nach Frankreich und Italien verkauft, die Lebern kommen in die Leberthranfabriken, die Zungen, die man ebenfalls einsalzt, bewahren die Fischer meist zum eigenen Gebrauch.

Die unmittelbare Nähe des Golfstromes übt auf die Vegetationsfähigkeit der Lofoten einen erheblichen Einfluss; viele der steinernen Felsen sind begrünt, die Sommerseiten der Berge nicht ohne Ertrag und Wiesenflecke und Artlandstücke mit Gerste oder Kartoffeln unten am Küstenstreifen zahlreicher als am nahen Festland zu finden. An den steilen Bergen im Gimsöstrom weiden Kühe, Schafe und Ziegen bis zu einer sehr erheblichen Höhe.

Mit besonderem Interesse verfolgen unsere Blicke am Ende des Vestfjord den östlich in denselben einmündenden schönen und immer eisfreien grossen Ofotenfjord, da er voraussichtlich schon in wenigen Jahren als westlicher Ausgangspunkt der nördlichsten Eisenbahn Europas von besonderer Bedeutung für das ganze Europäische Nordland werden wird. Diese Eisenbahn führt von der Schwedischen, südwestlich von Haparanda unter 64° 41′ nördlicher Breite gelegenen Stadt Lulea im nördlichen Theile des Bottnischen Meerbusens nach den für nahezu unerschöpflich erachteten Eisenerzgefilden von Gellivara und Luasavara, welche nach einer Analyse von Fr. Krupp in Essen einen Gehalt von 69,9—70,5 pCt. an reinem metallischen Eisen haben, während die berühmten Spanischen Eisenerze aus Bilbao nur etwa 50 pCt. davon enthalten sollen. Die Bahn, welcher man füglich den Namen Polarkreisbahn geben könnte, wird von der Northern of Europe Railway Company Limited ausgeführt, die damit auf der Schwedischen Seite bereits begonnen hat.

Reiches Naturleben erfreute uns auf der Fahrt durch den Tjällsund an der Station Lödingen auf der Insel Hind vorüber in den Vaagsfjord; ein Wallfisch ward sichtbar und damit die Monotonie der Fahrt angenehm gestört und noch mehr war dies der Fall, als ein Schuss aus einer unserer 8 Schiffskanonen unsere Begegnung mit dem auf der Rückfahrt begriffenen, 4 Tage vor uns ausgefahrenen Touristenschiffe Nordsternen verkündete. Beide Schiffe näherten sich auf Rufweite und legten bei; „Haakon Jarl“ entsendete ein Boot, die Passagiere begrüssten sich gegenseitig durch Zuruf und Tücherschwenken und dann schieden wir von einander unter Austausch von Kanonenschüssen beim dreimaligen Senken der Flagge. Bald darauf, gegen 10 Uhr Abends, holten wir den Kohlentransportdampfer „Neutral“ ein, welcher vor uns Bodö verlassen hatte und dessen salutirende Deutsche Flagge wir mit Hurrah begrüssten. Die Witterung ward etwas rauh, der Himmel bedeckt, trotzdem aber war es zur Mitternacht, wo wir den Schein der Sonne im Spiegelbilde eines Meeresauges erblickten, so ausreichend hell, dass die Skatgesellschaft im Rauchzimmer ohne Licht zu spielen im Stande war.

(Schluss folgt.)

Ueber kombinirte Rundreisebillete.

(Schluss aus No. 13.)

Zu dem Generalverzeichnisse.

47. Dem Vorschlage, den Inhalt in der Weise zu gliedern, dass den Vorschriften auf Seite 2 die Ueberschrift „Allgemeine Bestimmungen“ gegeben und den nachfolgenden Tabellen die Ueberschrift „Generalverzeichniss“ vorangestellt wird, stimmte die Kommission bei; sie richtete ferner an die geschäftsführende Direktion das Ersuchen, zum Druck der „Allgemeinen Bestimmungen“ etwas grössere Schrift verwenden lassen zu wollen.

48. Die nachstehend aufgeführten Anträge, nämlich: Ergänzung der „Allgemeinen Bestimmungen“ — Ziffer 9 — durch folgende Bestimmung:

„Vor Ankunft auf der Koupon-Endstation bezw. vor Austritt aus dem Bahnhof wird der betreffende Koupon durch das Dienstpersonal abgenommen (vergl. übrigens Ziffer 11 Absatz 2). Mit dem letzten Billetkoupon wird auch der Billetumschlag abgenommen.“

49. Zweckmässigere Gruppirung der Spalten des Generalverzeichnisses in der Weise, dass folgende Reihenfolge eingehalten wird:

1. Seriennummer.
2. Bezeichnung der Koupons.
3. Länge der Kouponstrecken.
4. Fahrpreise.
5. Aufenthaltsstationen.

50. Anderweite Anordnung des Textes, indem

a) die Firmen der Verwaltungen der Gleichförmigkeit und besseren Uebersicht wegen über die verschiedenen Spalten hinweg gedruckt werden,
b) der Druck der Routenvorschriften der einzelnen Koupons und der Aufenthaltsstationen in kleinerer Schrift erfolgt, um die Bezeichnung der Koupons mehr hervortreten zu lassen,
c) die Konkurrenz- und Gemeinschaftskoupons dort, wo sie unter fortlaufender Nummer vorgetragen werden, zu ihrer nothwendigen Kennzeichnung mit einem Sternchen versehen werden,

fanden allseitige Zustimmung.

51. Wie von einer Verwaltung mitgetheilt wurde, ist es öfter vorgekommen, dass Reisende mit Koupons für bestimmte Strecken gewisser Vereinsverwaltungen auf den gleichnamigen Strecken anderer Vereinsverwaltungen betroffen worden sind. In solchen Fällen sei seitens einzelner Verwaltungen von einer Nachzahlung des Fahrgeldes bisher abgesehen, das letztere aber von derjenigen Verwaltung, für welche die Verrechnung der Gebühren stattgefunden hat, nachträglich reklamirt worden. Um nun derartige Fälle, welche sich zumeist aus Unkenntniss der Reisenden in Betreff der Benutzung der Strecken ergeben, möglichst zu vermeiden, wurde vorgeschlagen, die allgemeinen Bestimmungen des Generalverzeichnisses durch einen Hinweis darauf zu ergänzen, dass die Benutzung der Koupons nur auf den Strecken derjenigen Verwaltungen statthaft sei, deren Firma der Koupon trägt, dass andernfalls Nachzahlung der Fahrgebühren für die benutzte Strecke verlangt werde und eine Rückvergütung des Fahrpreises für die nicht benutzten Koupons nicht stattfinde.

Die Kommission machte darauf aufmerksam, dass alle Koupons für zusammengelegte Strecken und diejenigen Koupons, welche fakultativ auch für Konkurrenzstrecken von Nachbarverwaltungen Geltung haben, lediglich mit der Firma der ausgebenden Verwaltung bedruckt sind, dass somit bezüglich dieser Koupons der Vorschlag nicht ausführbar sein würde.

In Betreff der anderen Koupons müsse den betreffenden Verwaltungen die Verständigung über die vorliegende Frage, oder — wenn eine solche nicht zu erreichen sein sollte — eine angemessene Zerlegung der betreffenden direkten Koupons oder endlich die Anbringung eines entsprechenden, die Benutzung auf einer andern Route ausschliessenden Aufdrucks auf den Koupons überlassen bleiben.

52. Die angeregte Ausgabe eines völlig neuen Generalverzeichnisses wurde von der Versammlung einstimmig befürwortet und der Wunsch ausgesprochen, für das neue Verzeichniss — falls nicht technische Schwierigkeiten entgegenstehen sollten — ein etwas handlicheres Format zu wählen.

53. Behufs weiterer Erleichterung der Ausgabe von Blankokoupons wurde empfohlen, im Generalverzeichnisse bei den ohne Serienbezeichnungen für fremde Verwaltungen aufgeführten Koupons die Aufenthaltsstationen, Kilometerzahl und Preise fortzulassen und neben der Koupon-Streckenbezeichnung lediglich die Bemerkung: „Siehe Serie No. . . .“ aufzunehmen, ein Antrag, welcher allseitiger Zustimmung begegnete.

54. In Erledigung eines auf die Aufnahme einer das Publikum orientirenden Bestimmung über die Berechnung der Entfernungen doppelt befahrener Strecken gerichteten Wunsches beschloss die Kommission, die Vorschriften unter No. 2 der Bestimmungen des Generalverzeichnisses in Gemässheit der Beschlüsse über die Ergänzung der betreffenden Festsetzungen der Ausführungsvorschriften zu vervollständigen.

55. Herstellung eines Anhangs zum Generalverzeichnisse, enthaltend ein — auch an entsprechender Stelle der Uebersichtskarte abzudruckendes — Verzeichniss derjenigen Grenzstationen (unter Bezeichnung der betreffenden Bahnen), in welchen ein unmittelbarer Schienenanschluss für Personenbeförderung nicht besteht.

Motivirend wurde Folgendes bemerkt:

Es bestehen im Vereinsgebiete zahlreiche Grenzstationen, in welchen für den Anschluss der Personenzüge eine unmittelbare Schienenverbindung nicht hergestellt sei, und in denen sonach die mit direkten Billeten versehenen Reisenden für den Uebergang von dem einen Bahnhofe zum andern selbst Sorge zu tragen haben. Diese Verhältnisse seien dem reisenden Publikum wohl in den grossen Städten (Wien, Berlin etc.) bekannt, nicht aber bezüglich der sonstigen Uebergangsstationen, und es gebe diese Unkenntniss zu mannigfachen Beschwerden des Publikums und zur Benutzung falscher Routen Anlass.

Da die kombinirbaren Rundreisebillete an Stelle direkter Fahrbillete ausgegeben werden, so bestehe für die Bahnverwaltungen die Verpflichtung, auf jene Uebergangsstationen ausdrücklich aufmerksam zu machen, in welchen die Reisenden sowohl für ihren eigenen Uebergang von einem Bahnhofe zum andern, als auch für die Ueberführung ihres Reisegepäcks selbst Sorge zu tragen haben. Auch müssten die Ausgabestellen für kombinirbare Rundreisebillete in dieser Beziehung orientirt sein, um dem Publikum Auskunft ertheilen zu können.

Der Antrag schien der Kommission zu weit zu gehen, zumal erwartet werden darf, dass das Publikum, wenn es nicht bereits über die betreffenden Verhältnisse unterrichtet ist, sich leicht durch Nachfrage bei dem Fahrpersonal zu unterrichten vermag. Die Kommission lehnte deshalb den Antrag einstimmig ab.

56. Herstellung eines ferneren Anhangs zum Generalverzeichniss, enthaltend ein Verzeichniss derjenigen Relationen (unter Bezeichnung der Routen), in welchen über zwei oder mehrere Bahnen direkte Wagen verkehren.

Motivirend wurde folgendes ausgeführt: Die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete diene wesentlich zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums und es seien diese direkten Fahrbillete in Rücksicht auf die gebotene Bequemlichkeit, wie der Erfolg der ersten Saison gelehrt habe, in ganz bedeutendem Umfange benutzt worden.

Demselben Zwecke dienen die für wichtigere Relationen in Kurs gesetzten direkten Personenwagen und es dürfte nicht nur in Rücksicht auf die Bequemlichkeit des Publikums, sondern auch in billiger Rücksichtnahme auf diejenigen Bahnen, welche die kostspielige Einrichtung direkt verkehrender Personenwagen getroffen haben, nothwendig sein, mit der die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete betreffenden Publikation eine Verlautbarung über die verkehrenden direkten Personenwagen zu vereinigen.

Wenngleich in den Fahrplänen der einzelnen Bahnen die über die eigenen Strecken verkehrenden direkten Wagen publizirt zu werden pflegen, so unterliege es doch keinem Zweifel, dass diese Fahrplannotizen nur bei Lösung gewöhnlicher Fahrbillete Beachtung finden, dass dagegen bei Zusammenstellung kombinirbarer Rundreisebillete nur das Generalverzeichniss und die Uebersichtskarte, nicht aber die Fahrpläne der einzelnen Bahnen zu Rathe gezogen werden und dass somit durch den Verkauf der kombinirbaren Rundreisebillete an Stelle gewöhnlicher Fahrbillete den Reisenden unabsichtlich die Benutzung direkter Wagen auf gewissen Strecken unmöglich gemacht werde.

In der Uebersichtskarte würden die Kurse direkter Wagen entweder durch rothe Linien, welche parallel mit den betreffenden schwarzen Bahnlinien einzuzeichnen wären, zu markiren, oder es würde, wenn diese Bezeichnung nicht durchführbar sein sollte, das in Rede stehende Verzeichniss an geeigneter Stelle der Uebersichtskarte abzudrucken sein.

Auch diesen Antrag hielt die Kommission nicht für annehmbar, und die Voraussetzung nicht für zutreffend, dass der Inhaber eines kombinirten Rundreisebillets bei der Zusammenstellung der Rundreise die Fahrpläne der einzelnen Verwaltungen bezw. die vorhandenen Kursbücher nicht zu Rathe ziehen werde.

Die kartographische Darstellung der in Betracht kommenden Verhältnisse wurde seitens der Kommission als unausführbar bezeichnet.

Zu der Karte.

57. Herstellung einer Karte in grösserem Massstabe für die Ausgabestellen zu Informations- etc. Zwecken.

Hierzu erklärte eine Verwaltung, dass ihres Dafürhaltens die dem Verzeichniss beigegebene Karte auch den Bedürfnissen der Ausgabestellen entspreche und dass die Herstellung einer Karte in grösserem Massstabe nicht nothwendig erscheine.

Eine andere Verwaltung beantragte Aufnahme der frequenten Nordseebäder Norderney und Borkum in die Uebersichtskarte.

Die Herstellung einer grossen Karte für die Ausgabestellen hielt die Kommission nicht für erforderlich, dagegen wurde der Wunsch ausgesprochen, die bisherige, dem Generalverzeichniss beigegebene Uebersichtskarte etwa um die Hälfte ihres Formats zu vergrössern.

Gegen die Einbeziehung der nach Norderney und Borkum führenden Routen in die Uebersichtskarte erhob sich kein Bedenken.

Nachdem die Berathung über die vorliegenden Anträge beendet, wurde beschlossen, eine Redaktionskommission mit der Ausarbeitung neuer Ausführungsvorschriften sowie einer neuen Redaktion der „allgemeinen Bestimmungen des Generalverzeichnisses“ und der Bestimmungen für die Billetumschläge auf Grund der Konferenzbeschlüsse und unter Berücksichtigung des Beschlusses zu No. III der Tagesordnung der Frankfurter Generalversammlung, zu beauftragen.

Diese Redaktionskommission, in welche folgende Verwaltungen:

Württembergische Staatsbahn,
Badische Staatsbahn,
Königliche Eisenbahndirektion (linksrh.) in Köln und die
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen

gewählt worden, hat sich am 21. v. Mts. in Würzburg versammelt und es wird die Prüfung und Feststellung der von derselben ausgearbeiteten neuen Ausführungsvorschriften etc. in der am 5. März cr. in Hamburg stattfindenden Sitzung des Plenums erfolgen. —ch.

Zugbeleuchtung mit elektrischem Licht.

In den letzten Monaten sind in dieser Zeitung wieder mehrfach Artikel veröffentlicht, welche unter Mittheilung von Versuchen, Versuchsresultaten oder Betriebsergebnissen das Problem der Zugbeleuchtung mit elektrischem Licht als nunmehr endgültig gelöst bezeichnen oder doch die Lösung als unmittelbar bevorstehend in Aussicht stellen. Alle bis jetzt bekannt gegebenen Versuche laufen darauf hinaus, dass die Stromquelle zur Speisung der Lampen in den Koupees sich lediglich an einem Punkte des Zuges, in einem Wagen oder auf der Maschine befindet. Bei einem Theil der Versuche haben diese Stromquellen lediglich aus einer Anzahl vor der Abfahrt geladener Akkumulatoren bestanden; bei anderen Versuchen lediglich aus einer auf der Lokomotive oder in einem besonderen Wagen aufgestellten Dynamomaschine, welche durch besonderen Motor betrieben wurde; oder endlich eine in besonderem Wagen aufgestellte Dynamomaschine erhielt ihren Antrieb durch Riemenübersetzung von der Achse des Wagens und besorgte neben der Speisung der Lampen gleichzeitig die Ladung einer Anzahl Akkumulatoren, welche dann während dem Stillstand des Zuges die Speisung der Lampen zu übernehmen hatten.

Alle diese Versuche sind als solche an und für sich recht interessant, haben aber für die Frage der elektrischen Koupee-Beleuchtung gar keinen Werth; denn in allen vorgenannten Fällen hört bei einer Trennung des Zuges in dem von der Stromquelle getrennten Theil des Zuges die Beleuchtung auf, und Züge bei denen eine Trennung nie vorkommt, giebt es überhaupt nicht.

Das Problem der elektrischen Zugbeleuchtung kann also erst dann als gelöst betrachtet werden, wenn es gelungen sein wird, Installationen zu schaffen, bei denen jeder Wagen mit einer für einen Zeitraum von $^3/_4$ Stunde bis 1 Stunde (man denke an die sog. Durchgangswagen bei längerem Aufenthalt derselben auf den Uebergangsstationen bei Verspätung des Anschlusszuges) zur Speisung der Lampen des betreffenden Wagens ausreichenden Stromquelle versehen ist.

Nach dem heutigen Standpunkte der Elektrotechnik würde man eine derartige Installation in der Weise auszuführen haben, dass neben der Hauptstromquelle in jedem Wagen eine für den beabsichtigten Zweck ausreichende Anzahl von Akkumulatoren untergebracht und die Dimensionen der Dynamomaschine so bemessen werden, dass der aus letzterer entwickelte Strom für die Speisung der Lampen und zu einer dem beabsichtigten Zweck vollständig genügenden Ladung der Akkumulatoren sämmtlicher Wagen ausreicht.

Rechnet man sich aber hinsichtlich der Dimensionen der Maschinen und Akkumulatoren, hinsichtlich des im Zuge mitzuführenden Mehrgewichts und schliesslich hinsichtlich der Kosten diese Verhältnisse aus, so erhält man Zahlen, welche nur zu sehr geeignet sind, die an die elektrische Zugbeleuchtung z. Z. geknüpften Hoffnungen, wenn nicht ganz zu vernichten, so doch sehr stark abzukühlen.

Hannover. Fink.

Die neuen Schlafwagen auf der Route Berlin-Kreiensen-Düsseldorf-Aachen.

Seit dem 15. Januar verkehren in den Nachtkurierzügen der Strecke Berlin-Aachen über Kreiensen und umgekehrt besondere Personenwagen (sog. Schlafwagen), welche mit Schlafeinrichtungen versehen sind.*) Jeder Schlafwagen enthält in der Mitte 2 Koupees 1. Klasse mit je 3 numerirten Sitzplätzen, welche sich während der Tagfahrt von der gewöhnlichen Einrichtung der Sitzplätze der Koupees 1. Klasse nicht unterscheiden. Diese Sitzplätze können zur Nachtfahrt durch Ausziehen zu Lagerstellen, (Betten) hergerichtet werden. Die Umwandlung geschieht in der Weise, dass die durch flache Gegengewichte gehaltene Rücklehne, wie ein Fenster in Falzen gehend, bis unter die gerade Wagendecke senkrecht in die Höhe geschoben und der Sitz in üblicher Weise ganz herausgezogen wird. Die Armlehnen gehen dabei mit in die Höhe und klappen selbstthätig um. In der Schlafnische sind 2 Kopfkissen aufgehängt und befestigt; die einzelnen Schlafplätze können durch Schiebevorhänge abgeschlossen werden. Wäsche und Decken werden zu den Lagerstellen nicht geliefert. Zur Unterbringung des Handgepäcks befindet sich über jedem Sitzplatze ein dazu gehöriger, mit gleicher Nummer bezeichneter, mit Thürverschluss versehener Gepäckschrank. Ueber dem Klappsitz ist ein Hutnetz angebracht und neben der Eingangsthür ein Ständer für längere Gegenstände (Schirme, Degen, Stöcke etc.) aufgestellt. Mit jedem Schlafkoupee ist ein abgeschlossener, vom Koupee aus zugänglicher Raum verbunden, in welchem ein Abort und eine Waschvorrichtung angebracht sind; ausserdem ist in diesem Raume ein Schrank aufgestellt, in welchem sich Krüge mit frischem Wasser und Handtücher befinden. Nach beendigter Fahrt werden die Wagen einer sorgfältigen Revision unterworfen, welche sich auf betriebssichere Instandhaltung des Wagens, auf guten Zustand des Innern desselben, namentlich auf Schlafplatzeinrichtungen oder Ausstattungsgegenstände erstreckt. Für angenehme Erwärmung, Erleuchtung und Versorgung des Wagens mit frischem Wasser und reinen Handtüchern wird stets Sorge getragen. Die Bedienung des Schlafplatzwagens und der Reisenden erfolgt durch einen von dem Zugführer zu bestimmenden Schaffner. Während der Fahrt ist der Schaffner für die gute Instandhaltung des Innern besorgt, so oft es erforderlich und angängig ist das Wasch- und Trinkwasser zu erneuern; er sorgt für die Erhaltung vollkommener Reinlichkeit der Aborte und Waschvorrichtungen, für reine Handtücher und gleichmässige Erwärmung und Erleuchtung der Wagen. Für Beschmutzungen und Beschädigungen des Schlafplatzwagens oder Theile desselben, welche durch Reisende verursacht werden, sind festgesetzte Entschädigungen einzuziehen. Der Schaffner ist verpflichtet, die Reisenden auf die Bequemlichkeiten im Wagen aufmerksam zu machen und alles zu thun, um den Aufenthalt im Schlafwagen so angenehm als möglich zu machen. Auf den Zwischenstationen muss sich der Schaffner vor dem Schlafwagen aufstellen oder sich in dessen Nähe halten, um neu hinzukommenden Reisenden die Schlafplätze anzuweisen: er muss Reisende, welche auf einer Unterwegsstation den Schlafwagen verlassen, zeitig wecken, er muss wissen, wie viele Reisende sich in den Schlafkoupees befinden und hat zur besseren Uebersicht die an den Aussenseiten angebrachten Tafeln durch Einschreibung des Reisezieles neben der Platznummer auszufüllen. Die Benutzung der Schlafkoupees ist gegen Lösung eines Schlafplatzbillets den Reisenden gestattet, welche auf Grund eines Eisenbahnbillets erster Klasse Anspruch auf Beförderung haben, Besitzer von Freifahrtberechtigungskarten haben auch für die Benutzung der Schlafplätze ein Billet zu lösen. Der Preis eines Schlafplatzbillets, welches auf den Zugangsstationen Berlin und Aachen bei der Billetexpedition und auf den Unterwegsstationen bei dem Zugführer zu lösen ist, beträgt ohne Unterschied der Strecke 4 *M*.

Die auf Unterwegsstationen hinzutretenden Reisenden, welche sich Schlafplätze, soweit solche noch unbesetzt sind, zu sichern wünschen, haben dies bei Lösung eines Fahrbillets erster Klasse beziehungsweise unter Vorzeigung eines für den betreffenden Zug gültigen Fahrbillets bei der Billetexpedition der Zugangs- (Unterwegs-)Station anzumelden. Die im Besitze eines Anmeldescheins befindlichen Reisenden haben den Vorzug auf Verabfolgung eines Schlafplatzbillets denjenigen Reisenden gegenüber, welche ein solches nicht besitzen. Die Zahl der Anmeldungen, worüber die Billetexpedition kurze Aufschreibungen zu machen hat, wird dem Zugführer gleich nach Ankunft des Zuges mitgetheilt. Auf Vorzeigung des Anmeldescheins verausgabt der Zugführer in der Nummerfolge die Billets zur Benutzung der vorhandenen unbesetzten Schlafplätze gegen Entrichtung des Tarifpreises. Ausgabe der Schlafplatzbillets darf nur nach der Nummerfolge stattfinden. Reisende mit gültigen Eisenbahnfahrbillets erster Klasse dürfen ohne Lösung eines Schlafplatzbillets ausnahmsweise nur dann in die Schlafkoupees zugelassen werden, wenn letztere ganz oder grösstentheils unbesetzt sind; in den übrigen Wagen des Zuges aber dürfen diese Reisenden nicht untergebracht werden. Die Mitfahrt darf jedoch nur bis zur nächsten Station, wo genügende Plätze im Zuge frei werden und die Aufenthaltszeit ein Umsteigen zulässt, gestattet werden; die Benutzung der Lagerstellen ist in solchen Fällen untersagt, worauf die Reisenden aufmerksam gemacht werden.

In jedem Schlafplatzwagen befindet sich ausser den Schlafkoupees erster Klasse an jedem Ende des Wagens ein Koupee zweiter Klasse. Jedes dieser Koupees enthält drei zweisitzige und ein einsitziges Sopha mit gepolsterten Rücklehnen und herausziehbaren Sitzen, welche in der Mitte der Wagenbreite durch bewegliche Anlehnen getrennt sind. Diese Koupees, von welchen eins ausschliesslich für Damen zu verwenden ist, dienen in erster Reihe für Reisende auf langen Strecken. Eine besondere Gebühr wird für die Benutzung dieser Koupees nicht erhoben.

Die Wagen, von der rühmlichst bekannten Waggonfabrik v. d. Zypen & Charlier in Deutz erbaut, sind dreiachsig mit einem Radstand von 6,7 m. Die Federn unter den Wagen enthalten eine zweifache Zwischenlage von Gummi, die Räder sind sogenannte Papierräder, d. h. ihre Scheibe ist aus der Abt'schen Papiermasse hergestellt. Beide Umstände werden einen äusserst sanften Gang der Wagen herbeiführen. Jeder Wagen, wie schon gesagt, enthält vier Koupees, zwei erster und zwei zweiter Klasse. Besteigen wir zunächst ein Koupee erster Klasse, so enthält dasselbe nur drei Sitze, denen gegenüber sich eine niedrigere Bank befindet, unter der die Feuerungsvorrichtung angebracht ist. Ueber dieser Bank befindet sich ein kleiner Toilettespiegel, der aber herabgeklappt werden kann und auf einer Rückseite ein kleines Tischchen repräsentirt, an dem drei Personen sehr bequem Skat spielen können. Sollen nun aus den Sitzen Betten hergestellt werden, so hat man nur die beiden Armlehnen des betreffenden Sitzes in die Höhe zu schieben und durch eine kunstreiche Vorrichtung tritt an die Stelle der Rückwand des Sitzes das mit Pfühl und Kopfkissen versehene Kopfende des Bettes hervor; der übrige Theil des Sitzes wird nun vorgezogen und das Bett ist fertig. Die drei Sitze werden in der Nacht durch Vorhänge von einander getrennt. Ein besonderer Vortheil besteht noch darin, dass über den Sitzen sich je ein Schränkchen befindet, das durch die heraufgeschobene Rückwand des Sitzes fest verschlossen wird, so dass man in demselben also des Nachts seine Werthsachen absolut sicher verwahren kann. Die Koupees zweiter Klasse, welche je sieben Sitzplätze enthalten, sind so eingerichtet, dass die Sitze bequem zusammengeschoben werden können und so auch ein gutes Nachtlager gewähren. Die Ausstattung der Wagen ist über alle Beschreibung schön. Die obengenannte Firma hatte schon auf der Düsseldorfer Ausstellung ihre grosse Leistungsfähigkeit im Waggonbau und ihr bemerkenswerthes Verständniss für das Kunsthandwerk unserer Tage bewiesen; hier hat sie sich selbst übertroffen. Die inneren Thüren sind von sauberst gearbeitetem Nussbaum, sämmtliche Beschläge in vernickelter Arbeit, die

---

*) Zu der in No. 8 Seite 93 enthaltenen kurzen Notiz über diese Schlafwageneinrichtung auf der Strecke Berlin-Düsseldorf-Aachen theilen wir berichtigend mit, dass der Vertrag mit der Internationalen Schlafwagengesellschaft zu Brüssel über den Schlafwagenbetrieb auf der Strecke Berlin-Aachen über Kreiensen, welcher Ende August 1884 ablief, seitens der Königlichen Direktion nicht erneuert worden ist. Die von der Staatseisenbahn-Verwaltung seit dem 15. Januar d. J. in die Kurierzüge der genannten Strecke eingestellten Schlafplatzwagen sind auch nicht, wie in der den hiesigen Zeitungen entnommenen Nachricht angeführt, aus Wagen I. Klasse in sogenannte gemischte Wagen umgebaut, sondern vollständig neu beschafft worden.
Die Red.

Gaslampen kleine Kunstwerke in ihrer Art. Auch das neben jedem Koupee befindliche Kabinet zeigt grossen Luxus der Ausstattung. Dabei ist die Ventilationseinrichtung vorzüglich; jedes Koupee — die Wagen höher als die gewöhnlichen — hat nicht weniger als sechs Ventilationsklappen. Eine hübsche Einrichtung ist es auch, dass an die Aussenseite des Wagens das Reiseziel jedes einzelnen Reisenden angeschrieben wird, so dass ein unnöthiges Wecken dem letzteren erspart bleibt.

(„Elberf. Z.“)

Zur Geschichte der Ungarischen Eisenbahnen.

Am 25. Januar 1885 trat zum ersten Male der neue Ungarische Kommunikationsrath in Budapest, bestehend aus höheren Staats- und Eisenbahnbeamten, Abgeordneten und Vertretern von Gewerbe, Handel und Landwirthschaft, unter dem Vorsitze des Kommunikationsministers Baron Kemeny zusammen. Minister Baron Kemeny eröffnete die Session mit einer eingehenden Darstellung der Vergangenheit und Gegenwart der gesammten Verkehrsverhältnisse Ungarns, der Landstrassen, Eisenbahnen und Wasserstrassen. Was der Minister darüber sagte, zeugt von hervorragender Sachkenntniss und verdient überall in Ungarn beachtet und gewürdigt zu werden. Sympathisch berührte der nicht gewöhnliche Freimuth, mit welchem der Minister andeutete, was einst gefehlt und gesündigt worden. Wir lassen den Rückblick hier folgen, welchen der Minister auf die Geschichte der Ungarischen Eisenbahnen warf. Nachdem er auf die frühere Unzulänglichkeit der Land- und Wasserstrassen hingewiesen und daran erinnert hatte, wie die öffentliche Meinung und mit ihr die Regierung und der Reichstag durch die zwingende Gewalt der Verhältnisse zur Errichtung von Eisenbahnen gedrängt wurden, fuhr er fort: „Indessen es fehlte uns hierbei vollständig an den zu solchen Aufgaben unerlässlichen Vorbereitungen. Und ob auch dank der Initiative unseres grossen Széchényi die Richtungen der auszubauenden Eisenbahnlinien, ja sogar die Grundzüge eines ganzen Eisenbahnnetzes gründlich besprochen waren, so empfanden wir doch nur zu lebhaft den Mangel an ausgearbeiteten technischen Plänen, an Geld und an der genügenden Anzahl technisch geschulter Hände. Schon im Jahre 1867 wurde auf Grund des G.-A. XIII ein Anlehen von 60 Millionen Gulden zum Ausbau von Eisenbahnen und Kanälen kontrahirt: eine geringe Summe in Anbetracht jener Ansprüche, welche allerseits erhoben und jener Preise, zu welchen die Eisenbahnen zu jener Zeit gebaut wurden. Es erschienen die ausländischen Unternehmer und sie verbündeten sich mit den inländischen, wie dies überall üblich, wo sich Aussicht auf Gewinn eröffnet. Diese Unternehmer machten ihre Offerte selbstverständlich nicht auf den Ausbau jener Eisenbahnen, deren baldigste Vollendung durch das Interesse des Landes erheischt wurde, sondern sie bewarben sich um den Ausbau derjenigen Linien, die ihnen grösseren Gewinn abzuwerfen versprachen. Bei Anbruch der neuen konstitutionellen Aera waren die Theissbahn, die Eisenbahn Pest-Losoncz und die Siebenbürger Eisenbahn bereits konzessionirt; es lag also keine tabula rasa mehr vor uns; in rascher Folge und mit einem geringen Grade verkehrspolitischer Einsicht wurden sodann die Linien Zákány-Agram, Karlstadt-Fiume, die Ostbahn, die Ungarische Westbahn, die Eisenbahn Báttaszék-Dombovár-Zákány u. a. erbaut. (Theissbahn a. h. Konzessions-Urkunde 10. November 1856, Budapest-Losoncz 19. Januar 1863, Siebenbürger Bahn a. h. Konzession 18. August 1866, Zákány-Agram G.-A. XII: 1868, Ostbahn G.-A. XLV; 1868, Karlstadt-Fiume G.-A. XLIX: 1868, Westbahn G.-A. V: 1869, Báttaszék-Dombovár-Zákány G.-A. XXXIII: 1870.)

Da der Staat sich nicht im Besitze hinreichender Geldmittel sah, musste er natürlich den Privatunternehmern und Gesellschaften freien Raum gewähren. Und da an die Rentabilität jeder Eisenbahn — nicht immer auf Grund verlässlicher statistischer Daten — sanguinische Hoffnungen geknüpft wurden, so ist es nicht zu verwundern, dass bei der Ertheilung der Konzessionen nichts weniger als skrupulös verfahren wurde. So kam es, dass bei dem damals noch wenig entwickelten Stande der Eisenbahnbautechnik, dann bei dem unreellen Gebahren einiger Bauunternehmer und der unverhältnissmässig geringen Zahl unserer technisch geschulten Organe viele Millionen überflüssig verbaut und bedeutende Kapitalien fruchtlos vergeudet wurden. Und so kam es auch, dass der Staat alsbald zu der traurigen Einsicht gelangte, dass er keine Eisenbahnpolitik, wohl aber eine Anzahl nothleidender Eisenbahnen habe. Die erste dieser Bahnen war die Ostbahn, welche in Folge ungeheurer Missbräuche an den Rand des Ruins gebracht wurde. Wenn der Staat die Absicht hegte, das Netz der Ostbahn auszubauen — und richtigerweise musste er diese Absicht hegen —, so war er gezwungen, den Ausbau selbst in die Hände zu nehmen. So wurde die Ostbahn verstaatlicht (G.-A. L: 1876). Der Staat besass damals also eine Eisenbahn von Grosswardein nach Predeal sammt deren Flügellinien, welche weder mit der Hauptstadt noch überhaupt mit der Ungarischen Staatsbahn in unmittelbarer Verbindung stand. Zum Zwecke einer entsprechenden Nutzbarmachung der Budapest-Predealer, beziehungsweise Ungarisch-Rumänischen Verbindung war die Erwerbung der Eisenbahn Szolnok-Grosswardein unvermeidlich geworden und zugleich damit die Verstaatlichung des Theissbahnnetzes (Gesetz-Artikel XXXVIII: 1880). Diese Aktion wurde bereits zielbewusst und auf richtiger Grundlage durchgeführt. Durch die Verstaatlichung der Theissbahn und der Ostbahn gelangte die direkte Verbindung von Szolnok bis zur Rumänischen Grenze unter die Disposition des Staates; ebenso war — auf dem Umwege über Hatvan — auch die Verbindung zwischen Budapest und Szolnok hergestellt. Da nun aber eine Eisenbahn, wie der Abschnitt Budapest-Hatvan-Szolnok, nicht die Einmündung einer Hauptlinie in die Hauptstadt bilden kann, wurde die Linie Rákos-Ujszász ausgebaut. Durch diese beiden ganz zielbewusst bewerkstelligten Verstaatlichungen, sowie durch den Ausbau der besagten Linie wurde dem Staate der aus dem Gesichtspunkte der Eisenbahnpolitik nothwendig massgebende Einfluss nach Südost gesichert. Um denselben auch nach Norden gegen Oderberg zu sichern, wurde die Linie Losoncz-Ruttek ins Leben gerufen. Desgleichen wurde zur Sicherung der Verbindung mit Fiume der Ausbau der Linien Karlstadt-Fiume (G.-A. XLIX: 1868, § 1, Punkt c und d) und Zákány-Agram (G.-A. XII: 1868 und Gesetz-Artikel XLIV: 1868, § 1, Punkt c) bewirkt, die Linie Agram-Karlstadt aber vom Staate käuflich an sich gebracht (Gesetz-Artikel XLIV: 1880).

Indessen da durch alldies die Verkehrsinteressen unseres einzigen Seehafens Fiume noch immer nicht zur Genüge gesichert erschienen, so wurde ohne vorherige Verstaatlichung die Donau-Draubahn (Báttaszék-Dombovár-Zákány) in staatlichen Betrieb genommen (G.-A. XXX: 1884), früher schon ein Kartell mit der Südbahn geschlossen (am 1. September 1881) und unter den erforderlichen Garantien der Ausbau der Eisenbahn Budapest-Fünfkirchen bewilligt (G.-A. XLVI: 1881), durch welche Massnahmen der staatliche Einfluss auf die Budapest-Fiumaner Verbindung als genügend gewährleistet angesehen werden darf. Ferner wurde auf Grund der auf dem Berliner Kongresse übernommenen Verpflichtung die Budapest-Semliner Strecke (Gesetz-Artikel XLII: 1880 und XLV: 1881) ausgebaut, welche meiner Ueberzeugung nach dem Staate nicht eine Quelle neuer Lasten, sondern vielmehr eine Quelle des Segens sein wird, welcher namentlich und in erster Reihe den interessirten Gegenden zugute kommen dürfte; auch wurde in jüngster Zeit die Budapest-Szönyer Linie ausgebaut, dann die Theilstrecke Szöny-Bruck gegen die Waagthalbahn umgetauscht, wodurch die Verbindung Budapest-Wien gewonnen wurde.

So ist denn der dominirende Einfluss des Staates gesichert gegen Südost durch die direkte Verbindung Budapest-Predeal, gegen Süden durch die Budapest-Semliner Strecke, welche berufen sein wird, den Verkehr der Balkan-Halbinsel an sich zu ziehen, gegen Südwest bis zur Adria durch die Staatsbahn Báttaszék-Dombovár-Zákány-Fiume, ferner durch die Verstaatlichung der Alföldbahn und den Ausbau der Linie Szabadka-Baja, sowie in Folge jener Bedingungen, an welche die Konzessionirung der Budapest-Fünfkirchner Bahn geknüpft worden und endlich in Folge des Kartellvertrages mit der Südbahn; der Einfluss auf die Richtung Budapest-Wien ist gesichert durch den Ausbau der Theilstrecke Budapest-Szöny, die Verstaatlichung der Linie Szöny-Bruck, sowie durch die mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn vertragsmässig festgestellten Bedingungen in Bezug auf den Gebrauch der Linie Bruck-Wien; die Budapest-Oderberger Verbindung, beziehungsweise die Verbindung zwischen Budapest und Norddeutschland ist durch den Ausbau der Eisenbahn Budapest-Losoncz-Ruttek gesichert und was schliesslich unsere Verbindung nach Nord und Nordost gegen Galizien betrifft, so ist dem Staate auch in dieser Richtung ein wesentlicher Einfluss gesichert durch den staatlichen Besitz der Linie Budapest-Miskolcz-Kaschau und durch die im Ausbau begriffene Eisenbahn Munkács-Beskid, wiewohl die in dieser Hinsicht herrschenden Zustände derzeit nicht in allen Stücken befriedigender Art sind.

Ohne Zweifel bildet gegenwärtig die Gesammtheit der Staatseisenbahnen schon ein so bedeutendes und gutgefügtes Netz, welches bezüglich des nach Wien führenden Verkehrs gegen Südosten, Süden und Südwesten dominirt, und welches in den nach Norden und Nordosten führenden Richtungen in Folge von ausserhalb unserer Machtsphäre liegenden Gründen, wenn gleich nicht einen dominirenden, doch einen sehr bedeutenden Einfluss übt. Dies ist zweifellos ein sehr erfreuliches Resultat. Jedoch kann man nicht behaupten, dass das Netz sämmtlicher Eisenbahnen unseres Vaterlandes ein abgerundetes Ganzes bildet und umsoweniger kann man behaupten, dass die Ergänzung unseres Staatseisenbahnnetzes gegen Süden nicht nothwendig wäre. Wenn wir nur einen Blick auf die Landkarte werfen, so muss uns sofort das Fehlen des Anschlusses nach dem Alföld in die Augen springen, auf Strecken, wie von Beskid bis Kronstadt (515 km), von Kronstadt bis Orsova (circa 156 km). — Und in denselben Landestheilen fehlen auch Vizinaleisenbahnen nahezu vollständig

In den nebeneinander liegenden Komitaten Beszterecze-Naszód, Csik, Udvarhely und Háromszék giebt es gegenwärtig keinen Fuss breit Eisenbahn; dies ist jetzt das grösste zusammenhängende Gebiet unseres Vaterlandes, das ohne Eisenbahn ist. Von Kis-Kapus führt zwar eine Flügelbahn nach Hermannstadt, doch endigt diese einige Meilen vor dem Rothenthurm-Passe, der Landesgrenze, gerade in Hermannstadt. Und im Hunyader Komitat endigt die Flügelbahn Pisk-Petrózsény kaum ein paar Meilen von der Landesgrenze in Petrózsény. Ferner vermittelt in der Richtung Budapest-Brood (Serajevo) bei Erdöd eine unzureichende Dampffähre den Verkehr; zwischen Baja und Battaszék existirt in den wichtigen Richtungen Grosswardein-Fiume und Grosswardein-Arlberg noch gar kein Eisenbahnanschluss, nicht einmal mittelst Dampffähre. Damit habe ich die Hauptstücke unseres Eisenbahnnetzes bezeichnet, welche auszufüllen die Zukunft berufen sein wird.

Bevor ich die Eisenbahnfrage verlasse, will ich noch bezüglich der Vizinaleisenbahnen einige Bemerkungen machen. Seit Schaffung des von den Vizinaleisenbahnen handelnden Gesetz-Artikels XXXI vom Jahre 1880 wurden und werden in Ungarn sehr viele Vizinaleisenbahnen gebaut. Und dies ist gut. Und namentlich in dem stein- und schotterarmen Alföld, wo der Eisenbahnbau kaum mehr kostet, als der Bau von Landstrassen und wo es im allgemeinen grosse Gemeinden und eine wohlhabende, Ackerbau treibende Klasse giebt, ist die grosse Verbreitung der Vizinaleisenbahnen wohlbegründet, die so weit gehen kann, dass jede grössere Gemeinde ihre Vizinaleisenbahn haben wird; kann man ja doch selbst die Gassen dieser Städte und Grossgemeinden des Alföld ohne Eisenbahn nicht einmal mit Steinen, sondern muss sie mit Ziegeln pflastern. Wie sehr wir uns jedoch des Aufschwunges freuen mögen, welchen in jüngster Zeit der Bau der Vizinaleisenbahnen genommen hat, so mahnt in dieser Beziehung in konkreten Fällen zu grosser Vorsicht die Erscheinung, dass mehr als einmal unter dem Titel von Vizinaleisenbahnen solche Eisenbahnen geplant werden, welche in Folge der Grösse ihres Netzes, der allgemeinen Wichtigkeit und der Kostspieligkeit nicht mehr unter die Vizinalbahnen eingereiht werden können. Namentlich bei diesen besteht die Schwierigkeit der Geldbeschaffung und die Kostspieligkeit des zu investirenden Kapitals.

Nach meiner Ansicht ist die wahre Vizinalbahn diejenige, welche durch die rationelle Opferwilligkeit der Interessenten irgend einer Gegend geschaffen wird, bei der die Interessenten selbst wenigstens den grösseren Theil der Erbauungskosten der Eisenbahn zu decken im Stande sind und sich den nöthigen Einfluss in der Direktion sichern können. Ich sehne mich nicht darnach, dass die Stammaktien und sogar die Prioritätsaktien der Vizinalbahnen auf den Markt gelangen, denn während dies einerseits nur mit theuren finanziellen Operationen möglich ist, giebt es andererseits dem betreffenden Geldinstitute in der Leitung einen grossen Einfluss. Es steht die Aufopferung der Lokalinteressen auf dem Spiele und damit auch das Aufhören der Vizinalbahnnatur der betreffenden Eisenbahn. Am liebsten ist es mir, wenn Munizipien oder Gemeinden die Vizinalbahn ins Leben rufen, wenn auch mit zu diesem Zwecke kontrahirten Anlehen. Diese Kapitalien betragen, wenn die Vizinalbahn ökonomisch gebaut wird, pro Kilometer um 18 bis 20 Tausend Gulden, und wenn etwas höhere Tarife festgestellt werden, als bei den grossen Eisenbahnen, restituiren sie sich in den meisten Fällen von selbst. Aus dem Gesagten ist schon ersichtlich, dass ich mich nicht sehr für die Gründung einer im Interesse der Vizinalbahnen ins Leben zu rufenden Bank begeistere. Es giebt aber hier auch einen anderen zu berücksichtigenden Gesichtspunkt. Wir hatten in letzter Zeit keine Eisenbahnbank und doch waren die Projekte bezüglich der Vizinalbahnen sehr zahlreich und viele derselben werden auch realisirt. Es ist sehr zu überlegen, ob die Zahl der auf einmal in Bau zu nehmenden Vizinalbahnen nicht allzu gross würde, wenn die Geldbeschaffung in dieser Beziehung eine allzuleichte wäre. Es ist sehr zu überlegen, ob der Bau von Vizinalbahnen nicht zur Spekulation entarten würde, da doch die Bestimmung derselben nicht die sein kann, durch deren Ausbau einen Geschäftsgewinn zu sichern, sondern den Grundbesitzern, Industriellen und Kaufleuten durch ihren Bestand zu nützen".

Aus dem Deutschen Reich.

Die Berathung des Eisenbahnetats im Preussischen Landtage.

In der am Sonnabend, den 14. d. M., stattgehabten Sitzung des Hauses der Abgeordneten stand zur Berathung der Etat der Eisenbahnverwaltung (Einnahme 678 196 505 *M.* gegen 575 977 340 Mark im Vorjahre; dauernde Ausgaben 477 442 381 *M.* gegen 402 127 155 *M.*). Die „Nordd. Allg. Ztg." berichtet über dieselbe wie folgt:

Referent Abg. v. Tiedemann (Bomst) erklärt, dass die Verhandlungen in der Kommission konstatirt hätten, wie die Einnahmen zwar vorsichtig, aber doch allgemein richtig veranschlagt worden seien. Die Kommission empfehle deshalb die unveränderte Bewilligung der Einnahmen.

Abg. Büchtemann (Deutschfr.) führte demgegenüber aus, dass die Eisenbahnverwaltung auf die Resultate des Jahres 1883/84 nicht mit besonderer Befriedigung blicken dürfe. In dem genannten Betriebsjahre hätten die Einnahmen zwar um 20 Millionen zugenommen, aber die Ausgaben seien um 29 Millionen gestiegen. Das ungünstige Ergebniss resultire zum Theil aus den vermehrten persönlichen Ausgaben, zum Theil aus den Ausgaben bei den Erneuerungen. Es ergebe sich daraus, dass trotz der Zusammenlegung der Verwaltung der Verbrauch an Personal ein grösserer geworden sei als früher. Auch das laufende Betriebsjahr sei in seinen Resultaten ein wenig erfreuliches, eine erhebliche Mehreinnahme habe nicht stattgefunden. Die im vorigen Jahre stattgefundenen Eisenbahnunfälle sucht er auf die militärische Disziplin zurückzuführen, die bei der komplizirten Einrichtung des Eisenbahnbetriebes nicht am Platze sei. Das Uebermass der drakonischen Bestimmungen, die büreaukratische Handhabung derselben führe zu einer Herabdrückung des Selbstgefühls der Beamten; die persönliche Initiative, die persönliche Verwaltung könne allein die Sicherheit des Betriebes gewährleisten. Die Unfälle gerade führten nothwendig dahin, dass die Beamten nicht blos finanziell, sondern auch persönlich sichergestellt werden müssten. Auch die Versprechungen auf wesentliche Tarifänderungen hätten sich nicht erfüllt. Demgemäss erklärt er sich mit den Resultaten der Eisenbahnverwaltung nicht für befriedigt; bislang hätte die Verwaltung nicht bewiesen, dass sie der grossen Aufgabe, die sie übernommen, gewachsen sei.

Abg. Graf (nat.-lib.) sprach den speciellen Wunsch aus, die Benutzung der Güterzüge nicht blos den Eisenbahnärzten, sondern den Aerzten allgemein unter gewissen Kautelen zu gestatten.

Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach entgegnet, dass generell schwerlich darauf eingegangen werden könne, da polizeiliche Bestimmungen die Beförderung von Personen mit Güterzügen nicht gestatten. Indess werde die Frage in Erwägung gezogen werden, ob nicht in einzelnen Gegenden dem Wunsche nachgegeben werden könne. Herr Büchtemann habe seiner Verwaltung ein schlechtes Attest ausgestellt, er habe aber auch etwas anderes von demselben nicht erwartet. Er könne jedoch keinen einzigen der gemachten Vorwürfe als begründet acceptiren. Die Verstaatlichung sei nicht vorgenommen, um die Finanzen des Staates auf die Beine zu bringen, sondern um dem Lande eine Reihe von Vortheilen im Verkehrswesen zuzuwenden. Bei den Sekundärbahnen sei der Vortheil, der den alten Bahnen und der diesen Bahnen gewährt werde, nicht getrennt in Ziffern wiederzugeben. Wenn der Verkehr zurückgeblieben, so mache Preussen darin keine Ausnahme, auch die anderen Staaten hätten in dieser Beziehung mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Bezüglich der Eisenbahnunfälle sei allerdings nicht zu verkennen, dass bei einer grossen Zahl derselben die betreffenden Beamten mit einer unglaublichen Leichtfertigkeit in ihrer Pflichtausübung gehandelt hätten. Unzweifelhaft sei in manchen Kreisen eine gewisse Sorglosigkeit eingetreten, und es sei deshalb seine Pflicht gewesen, mit denjenigen Mitteln einzuschreiten, welche ihm zu Gebote stehen, und er glaube, dass die straffe Anziehung der Disziplin bereits ihre Früchte getragen habe. Der Landes-Eisenbahnrath habe den von ihm gehegten Erwartungen vollständig entsprochen, er habe nach allen Richtungen die Interessen des Verkehrs wahrgenommen, aber auch die Finanzen nicht dabei ausser Acht gelassen. Die Verwaltung habe überhaupt ihrer Aufgabe nach Kräften zu genügen gesucht, aber der Apparat sei ein ganz kolossaler und wachse von Tag zu Tag, und wenn hier und da Missgriffe vorgekommen, so möge man Geduld haben, die Verwaltung werde bestrebt bleiben, ihre Pflicht voll und ganz zu erfüllen. (Beifall.)

Abg. Schmidt (Stettin) brachte wieder die Frage wegen vollständiger Entschädigung der Eisenbahnverwaltung für die Beförderung der Post zur Sprache.

Abg. Seer (nat.-lib.) wünschte eine Ermässigung der Frachtsätze für ganze Waggonladungen Getreide auf grössere Strecken um 3—4 pCt. Eine solche Frachtermässigung würde insbesondere den östlichen Provinzen zu statten kommen.

Abg. Bachem (Centrum) kam auf die Ueberhandnahme der Eisenbahnunfälle zurück. Es sei eine etwas einseitige Beurtheilung der Sache, wenn man die Schuld für dieselben allein bei den Beamten suche. Dagegen spreche schon der Umstand, dass der grössere Theil der angeordneten Untersuchungen zu einer Einstellung des Verfahrens geführt habe. Die Meinung bestehe ziemlich allgemein, dass an diesen Unfällen wesentlich die Ueberlastung der Beamten im Betriebsdienste die Schuld trage.

Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach stellte Erleichterungen für den Getreidetransport von Osten nach Westen in Aussicht. Bezüglich der Unfälle bemerkte der Minister, dass eine Vermehrung derselben in Folge der ausserordentlichen Zunahme der Bahnzüge einigermassen begreiflich erscheine. Eine Ueberbürdung der Beamten wünsche er nicht, er halte vielmehr darauf, dass der Beamte im Dienste seine Frische bewahre.

Abg. Dr. Wagner (Osthavelland) — kons. — dankte dem Herrn Minister für seine zufriedenstellende Aufklärung über die

Eisenbahnunfälle. Im Uebrigen erkannte er an, dass nach den bisherigen Erfahrungen das Eisenbahnwesen in den Händen des Staates sich bewährt habe. Das Urtheil im ganzen Lande laute übereinstimmend dahin, dass alle Interessenten sich mit dem Eisenbahnwesen im Wesentlichen zufrieden gestellt finden. Auch die Beamten hätten sich durchaus nicht zu beklagen, ihre Stellung sei eine gesichertere geworden und auch finanziell seien die niederen Beamten erheblich besser gestellt worden.

Abg. Büchtemann (Deutschfr.) hielt dem gegenüber seine Behauptungen im Allgemeinen aufrecht. Wenn er die Verwaltung eine bureaukratische genannt, so liege darin nicht ein persönlicher Vorwurf, sondern nur der einer zu grossen Centralisirung und Schablonisirung.

Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach wies auch diesen Vorwurf als unberechtigt zurück, nur auf die Fahrpläne und die Tarife müsse die Centralverwaltung die Hand legen. Dass die Stellung der Beamten eine bessere geworden, werde auch Herr Büchtemann nicht in Abrede stellen. Der Vortheil liege insbesondere auch darin, dass die Beamten jetzt auf festerem Boden stehen und nicht mehr die Direktion als oberste und letzte Instanz zu betrachten hätten.

Die Einnahmen wurden hierauf unbeanstandet genehmigt und nach Erledigung einiger Titel der dauernden Ausgaben die Sitzung um 4 Uhr vertagt.

Die Fortsetzung der Berathungen über die Eisenbahnvorlage findet am 17. d. M. statt.

Reichstagsbeschluss, betreffend den Reichs-Eisenbahnetat.

Nachträglich theilen wir mit, dass nach dem Antrage der Budgetkommission der Etat des Reichs-Eisenbahnamtes unverändert vom Reichstag genehmigt und nachstehende Resolution mit grosser Mehrheit angenommen worden ist: „Die verbündeten Regierungen werden ersucht, bis zur Aufstellung des nächsten Etats Erhebungen darüber anstellen zu lassen, ob und welche Beamtenstellen des Reichs-Eisenbahnamtes im Etat als künftig wegfallend zu bezeichnen wären."

Aus der Eisenbahn-Tarifkommission.

Am 12. Februar fand hier eine Sitzung der Eisenbahn-Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten statt, an der zum ersten Male auch die inzwischen auf Vorschlag des Deutschen Landwirthschaftsraths und des Deutschen Handelstages vom Ministerium der öffentlichen Arbeiten neu ernannten Mitglieder der Verkehrsinteressenten, sowie der Bahnverwaltungen theilnahmen. Das Resultat der Sitzung war in der Hauptsache insofern ein negatives, als die meisten vorliegenden Anträge auf Frachtermässigungen oder auf Abänderungen der tarifarischen Regulativbestimmungen entweder abgelehnt oder behufs Einholung weiterer sachlicher Informationen vertagt wurden. Dies gilt unter anderem von den Anträgen für Bleichsoda, grobe Eisengusswaaren, das den Bierlieferungen beigegebene Eis, für die Retorten aus Thon und Chamotte, für Grubenholz, wie für die Modalitäten bei der Frachtzahlung (Nachnahme) für lebende Thiere. Nach Spezialtarif III wurden verwiesen Baumwollkehrichtabfälle, ebenso fetthaltige Färbereiabgänge; für die Beförderung von einzelnen Thieren in Menagerien und Künstlerwagen wurden die bestehenden Vorschriften ergänzt.

Berlin-Hamburg.

Die Besitzer der Berlin-Hamburger Eisenbahnaktien werden zum Umtausch ihrer Aktien gegen Konsols aufgefordert. Die Umtauschfrist beginnt schon am 16. März. Es werden für je zwei Stammaktien Lit. A. 4 950 ℳ. Preussische 4 pCt. Konsols gewährt. Die Frist zum Umtausch ist bis zum 15. März 1886 festgesetzt und verlieren nach diesem Zeitpunkte die nicht präsentirten Aktien den Anspruch auf Gewährung von Staatsschuldverschreibungen.

Posen-Creuzburger Eisenbahn.

Da bekanntlich die Auflösung der Posen-Creuzburger Eisenbahngesellschaft am 1. März 1884 erfolgt ist und die vertragsmässig für den Umtausch der Aktien festgesetzte Frist mit Ende Februar d. J. abläuft, so wird die Ausschüttung des Liquidationskaufpreises zum 1. März cr. erfolgen. Die als Liquidator fungirende Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau fordert demgemäss die Aktionäre der Posen-Creuzburger Eisenbahn auf, ihre Aktien nebst Dividendenscheinen vom Jahre 1884 ab sowie mit den zugehörigen Talons in der Zeit vom 1. März bis 31. Mai bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Breslau einzureichen. Der Liquidationskaufpreis beträgt nach § 2 des Vertrages vom 27. September/3. Oktober 1883 9 Millionen Mark und entfallen daraus auf die Stammaktie 75,40 ℳ, auf die Stammprioritätsaktie 150,81 ℳ.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.

Die Aushändigung der Konzessionsurkunde an die Konzessionäre — die Firma von Erlanger & Söhne und Gebr. Sulzbach — ist erfolgt und sind die Vorarbeiten im Gange. Nach der „Fr. Ztg." sollen die Arbeiten an dem 85 km umfassenden Bahnnetz so gefördert werden, dass die Eröffnung noch im Laufe d. J. zu erhoffen sei.

Frankfurter Gütereisenbahn.

Die Gesellschaft hat den Betrieb ihrer Schifffahrtslinien zwischen Oder und Elbe auch auf Berlin ausgedehnt und hierselbst ein Expeditionsbureau (Fischerbrücke No. 22) installirt, welches am 1. März d. J. eröffnet wird.

Vom Wiener Eisenbahnball.

Es ist in Wien ein schöner Brauch, dass alljährlich während des Faschings grosse Bälle zu wohlthätigem Zwecke in der Regel von den einzelnen Berufszweigen für die minder glücklichen Angehörigen desselben veranstaltet werden. In die Reihe dieser Festlichkeiten ist seit zwölf Jahren auch der Eisenbahnball eingetreten, welcher in diesem Jahre am 5. Februar stattgefunden hat. Der grösste Ballsaal der Residenz war überfüllt. Auf der erhöhten Ehrenstelle, inmitten von grünem Baum- und Strauchwerk, aus welchem elektrische Lichter herausglühten, befanden sich die vornehmsten Gäste, die Erzherzöge Karl, Ludwig und Rainer, sowie in seiner Eigenschaft als Handelsminister der Protektor des Balles, Baron Pino, im wechselnden Gespräch mit den obersten Vertretern und Beamten der grossen in Wien konzentrirten Oesterreichischen Eisenbahnwelt, darunter Baron Pusswald, Sektionschef für Eisenbahnwesen im Handelsministerium, Baron Czedik, Präsident der Staatsbahnen, Baron Haerdtl, Vorsitzender des Verwaltungsraths der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, die Hofräthe v. Bischof, Obermayer, Klaudy, Hardt, Sochor, Baron Eichler, Generaldirektor de Serres, die Generalsekretäre Hofrath Ritter von Schreiner, Dr. Eger, Raspi, de Lyro, der Chef des Eisenbahndepartements im Kriegsministerium Oberst von Guttenberg u. a. m. Fürwahr, eine stattliche Reihe von bedeutenden und einflussreichen Vertretern der Oesterreichischen Eisenbahnwelt, die meisten mit Orden geschmückt, viele von sympathischem Aeussern, fast alle wie durchwegs auch der junge Nachwuchs von jener Entschlossenheit und Geistesgegenwart im Wesen, wie sie der Mann des modernen Verkehrs benöthigt. Dazu Frauen- und Mädchengestalten in solcher Fülle, so anmuthig und so liebreizend, dass die Meinung hervortrat, es hätten sich die Eisenbahnmänner auf ihren Reisen durch die weite Welt aus allen Ländern die schönsten Frauen herausgewählt. Da die Selbstvorstellung verpönt war und die Herren vom Komitee offenbar wichtigere Obliegenheiten zu erledigen hatten, so wäre ich inmitten dieser lebhaften Verkehrswelt vereinsamt geblieben wie in einer entlegenen Wüste, wenn nicht der liebenswürdige Chef des Tarifwesens der Oesterreichischen Staatseisenbahnen meine tanzlustige Person mit gewohntem Ueberblick an einige der feschesten Frauengestalten der Wiener Eisenbahnwelt instradirt hätte. Unter den Klängen besonderer Kompositionen, welche dem diesjährigen Eisenbahnball gewidmet worden waren, worunter eine „Arlberg-Polka" und ein „Blitzzug-Galopp" von Kral, sowie ein Walzer „Glockensignale" von Strauss, wurde bis in den Morgen hinein getanzt. Das Bleibende an diesen Eisenbahnbällen sind ihre Erträge. Dieselben fliessen in einen besonderen Fonds zur Versorgung nichtpensionsberechtigter Eisenbahnbediensteter, für welchen bisher über 110 000 fl. zusammengetanzt worden sind, gewiss ein hübsches Ergebniss, welches den Wiener Eisenbahnball erst in das rechte Licht setzt.

Ein Eisenbahnball findet auch in Budapest statt — ganz nach dem Wiener Vorbild. P. D.

Aus Italien.

Eröffnungen.

Seit November vor. J. sind folgende Strecken etc. dem Betrieb übergeben worden (siehe betreffs der vorausgehenden Eröffnungen No. 92 pro 1884 S. 1185/86):

Airasca-Vigone.

Am 6. November eröffnete Strecke der Linie Airasca-Saluzzo mit den Zwischenstationen Scalenghe und Cercenasco. Letztere ist zunächst nur für Personen- und Gepäckabfertigung eingerichtet, während Scalenghe und Vigone ausserdem noch Eilgut bis zu 50 kg pro Kollo expediren.

Rom-Sulmona.

Von dieser neuen unter der Verwaltung der Römischen Eisenbahnen stehenden Verbindungslinie ist die 17 km lange Strecke Tivoli-Mandela am 5/11. 1884 probeweise und für das Publikum am 12/11. 1884 eröffnet worden mit den Hauptstationen S. Polo, Casteldoma und Vicovaro. Der Rest der Linie, 4 km, soll in Bälde zur Eröffnung gelangen.

Zollino-Gallipoli.

Die 17,48 km lange Strecke Zollino-Gallatone der Linie Zollino-Gallipoli wurde am 14/12. 1884 eröffnet.

Neubauten.

Die Anfangsstrecke Legnago-Monselice inkl. Errichtung der neuen Station Legnago, zunächst 7 km, ist in Bauangriff genommen worden, desgleichen von der Bahn Lecco-Como (3. Kategorie) die rund 17 km lange Strecke Merone-Pontenuovo-Albate Camerlata, mit den projektirten Zwischenstationen Cantù und Anzano sowie den Haltestellen Albate Trecallo und Brenna Alzate.

Desgleichen von der Bahn 4. Kategorie Porto Empedocle-Castelvetrano die 10 km lange Strecke Siculiana-Montallegro.

Station Bastia.

Durch Verlegung von 2 km und Neuanlage soll die Vereinigung der Linien Bra-Savona und Cuneo-Mondovì bewerkstelligt, der Kreuzungsdienst ein geregelter und zugleich beschleunigter werden, sowie die bisher erforderliche doppelte Befahrung der Strecke Bastia-Carrù fortfallen.

Die für eisenbahnseitige Benutzung hergestellte Brücke über den Selefluss (im Zuge der Linie Battipaglia-Agropoli) ist am 18/12. dem öffentlichen Gebrauch überwiesen worden.

Generalversammlung der Südbahnaktionäre.

Bei dieser am 24/11. 1884 stattgefundenen Versammlung stand die Betheiligung der Gesellschaft an den staatlichen Eisenbahn-Reformplänen auf der Tagesordnung. Eine Diskussion wurde nicht beliebt.

Projekte.

Seitens der Südbahngesellschaft sind dem Ministerium die Entwürfe zu den Lokalbahnen Sparanise-Gaeta (55 km à 244 330 L. durchschnittlich) und Terracina-Formia (36 Kilometer à 323 670 L. im Durchschnitt) unterbreitet worden, vorbehaltlich einer Berichtigung des Zuges der Linie, falls die geplante direkte Linie Rom-Neapel endgültig zur Feststellung gelangt.

Für die Linie Coira-Chiavenna hat das Bankhaus Zschokke & Co. in Aarau namens eines Konsortiums die Konzession nachgesucht. Dasselbe will eine Schmalspurbahn mit theilweisem Zahnradbetrieb von Coira über Thusis-Bivio - Cavrecciathal - Maloggia - Chiavenna (resp. Abzweigung Maloggia - Samaden) bauen. Die Neigungen gehen bis zu 80 pro Mille.

Sardinische Bahnen.

Die Kammer hat den Bau folgender Sekundärbahnen genehmigt: 1. Cagliari-Isili; 2. Macomer-Nuoro; 3. Macomer-Bosa; 4. Monti-Tempio; 5. Sassari-Alghero; 6. Ozuri-Chilivani; 7. Isili-Sorgono; 8. Iglesias-Monteponi; 9. Tortoni-Lanusei nach einem geeigneten Punkt der Linie Cagliari-Sorgono; 10. von Ozieri nach einer passenden Station der Linie Macomer-Nuoro.

Der Bau hat in drei Perioden zu je 4 Jahren zu erfolgen (No. 1 bis 4, No. 5 bis 8, No. 9 und 10). Die Konzession ist der „Königlichen Gesellschaft der Sardinischen Eisenbahnen" auf mindestens 60 Jahre bewilligt; zugleich wird für die Dauer der Konzession eine jährliche Subventionssumme von höchstens 10 500 L. pro Kilometer zugesagt. Die betheiligten Provinzen resp. Gemeinden tragen ein Zehntel der Baukosten (höchstens 11 000 L. pro Kilometer).

Betriebsänderungen.

Auf der Linie Turin-Pinerolo-Torre Pellice sind die Haltestellen S. Secondo und Cappella dei Moreni nicht mehr zu Gepäckabfertigung befugt; dagegen hat die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen die Stazione Grignano mit 1. Februar auch für den Verkehr von Frachtgut, Vieh und Fahrzeugen eröffnet.

In 1885 fertig zu stellende Strecken.

1. Von Linie Castrocucco-Reggio die Strecke Scilla-Bagnare, 6 km;
2. von Linie Castrocucco-Sicignano die Strecke Polla-Teggiano 18,5 km;
3. und 4. die Strecken Quincinetto-Verrèo und Chambave-Aosta der Linie Ivrea-Aosta;
5. von Linie Cuneo-Nizza die Strecke Cuneo-S. Dalmazzo 11,7 km;
6. die Strecken Rivarolo-Mignanego-Ronco, zusammen 22,6 km der Succursale dei Giovi;
7. und 8. Fener-Feltre und Bribano-Belluno, 14,9 und 12,7 km der Linie Belluno-Feltre-Treviso;
9. Piederissa-Città 5,7 km der Linie Macerata-Albacina;
10. 9,8 km der Linie Ascoli-S. Benedetto und
11. Adige-Lusenzo 9,9 km der Linie Adria-Chioggia.

Gotthardbahn.

Nach vorliegenden Zusammenstellungen wurden in 1884 auf der Bahn 928 524 Passagiere (in 1883 1 056 043) mit 3 670 082 (4 853 262) Francs Einnahme und 507 734 t Waaren (459 536 t) mit 5 985 436 Frcs. Einnahme (5 597 015 Frcs.) transportirt. Die Gesammteinnahme war 9 655 519 (10 450 277) Frcs., d. i. 36 298,93 (39 286,76) Frcs. durchschnittlich pro Kilometer. Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 4 602 963 (5 002 960) Frcs. oder 17 304,36 (18 808,35) Frcs. durchschnittlich pro Kilometer, der Betriebsüberschuss stellte sich daher auf 5 052 556 (5 447 317) Frcs. Es muss indessen bemerkt werden, dass die Ziffern der drei letzten Monate des Jahres 1884 noch nicht endgültig feststehende, sondern nur annähernde sind.

Sanitätszug.

Seit Anfang Dezember fährt ein aus 6 Wagen verschiedener Konstruktion bestehender Sanitätszug auf den Italienischen Bahnen, um namentlich in den grösseren Städten (wo er kurze Zeit ausgestellt bleibt) als Material zur praktischen Unterweisung für Sanitätspersonen zu dienen.

Tramways.

Zu Ravenna wurde am 6/11. der provisorische Betrieb der Strecke Sisimetti-Thor bis Allighieri-Platz genehmigt.

Von den Trambahnen in der Lomellina sind die Strecken Mortara-Ottobiano-Pieve del Cairo und Ottobiano-Trumello behördlicherseits geprüft worden und zur Eröffnung gelangt. Die Linie von Pavia aus soll gleichfalls über Trumello laufen und zwar via Vigevano bis Novara.

Vom Minister der öffentlichen Arbeiten wurde anfangs November pr. der Bau und Betrieb einer 10,3 km langen Dampftramwaylinie Forlì-Terra del Sole-Castrocaro genehmigt, desgleichen anfangs Januar cr. der der Linie Bologna (Mazzini-Thor) nach Imola; anfangs Dezember fand in Asti die Verdingung des Baues der Dampftramwaylinien Asti-Monchiero-Cortanze, 18 km, und Asti-S. Damiano-Canale, 24 km, statt.

Für den Bau und Betrieb einer Tramwaylinie Turin-Leynì hat sich seit Ende Oktober pr. eine Gesellschaft konstituirt. St.
(„Monitore delle strade ferrate" pro Dezember 1884 und Januar 1885.)

Niederländische Korrespondenz.

Erlass, betreffend Viehbeförderung.

Durch Königlichen Erlass vom 16. November 1884 sind unter Aufhebung der Königlichen Verordnungen vom 1. November 1881 und 6. November 1882 über die Beseitigung von Ansteckungsstoffen bei Viehbeförderung auf Eisenbahnen und Trambahnen, die folgenden neuen Bestimmungen in Kraft getreten:

Art. 1. Beförderung von Vieh auf den Eisenbahnen und den Trambahnen darf nur in den dafür bestimmten Wagen stattfinden.

Art. 2. Die Verwaltungen der Eisenbahn- und Trambahngesellschaften sind verpflichtet, Wagen, in denen Vieh befördert worden ist, nach jedesmaligem Gebrauch zu reinigen und zu desinfiziren unter Beachtung der Vorschriften, welche von Uns festgestellt sind oder noch festgestellt werden auf Grund des Art. 31 des Gesetzes vom 20. Juli 1870 („Staatsblatt" No. 131).

Dieselbe Verpflichtung besteht bezüglich aller Gegenstände, mit welchen das Vieh auf dem Gebiete der Eisenbahnen in Berührung gekommen ist, wie Brückenplanken, Eimer, Futtertröge, Stricke etc., sowie des Terrains, auf welchem die Verladung oder Ausladung stattgefunden hat.

Zu den Kosten dieser Reinigung und Desinfektion können die Eisenbahn- und Trambahnverwaltungen von den Eigenthümern des Viehes einen Beitrag in Geld verlangen; was die Eisenbahnverwaltungen anbelangt, unter Berücksichtigung des Titels III des Gesetzes vom 9. April 1875 („Staatsblatt" No. 67), in soweit ihre Linien nicht zu denjenigen Linien gehören, für welche Artikel 1 des Gesetzes vom 9. August 1878 („Staatsblatt" No. 124) die Abweichung von einigen dieser Bestimmungen gestattet.

Art. 3. Viehwagen, welche aus dem Auslande eingehen, werden auf der Grenzstation von der Eisenbahn- oder Trambahnverwaltung gereinigt und desinfizirt, unter Beachtung der Vorschriften, welche im ersten Alinea des vorhergehenden Artikels bezeichnet sind.

Art. 4. Diese Bestimmungen finden keine Anwendung bei der Beförderung von zu der Armee gehörenden Pferden.

Eisenbahnstatistik pro 1883.

Die neuerdings von dem Ministerium für Wasserbau, Handel und Gewerbe ausgegebene Eisenbahnstatistik pro 1883 enthält folgende Daten, betreffend die Eisenbahnverwaltungen, deren Linien gänzlich oder nur theilweise auf Niederländischem Gebiete belegen sind.

Die Gesammt-Betriebslänge betrug 2 815 km (2 118 km auf Niederländischem Gebiete), wovon 2 113 km eingleisig und 702 km doppelgleisig. Die Bahnlänge (inklusive Nebengleisen) betrug 4 522 km, die durchschnittliche Betriebslänge 2 760 km. Der Bestand des Maschinen- und Wagenparks war am Ende des Jahres: 815 Lokomotiven, 1 964 Personen- und 15 332 Lastwagen.

Befördert wurden: Personen I. Klasse 1 509 528, II. Klasse 4 595 595, III. Klasse 14 418 374, zu ermässigten Fahrpreisen 1 955 560, im Ganzen 22 479 057 Personen, Gepäck 34 138 t, Bestellgüter (Packetbeförderung) 102 586 t, Eilgüter 67 755 t, Stückgüter 5 161 215 t, Wagenladungsgüter 10 660 674 t, Dienstgüter

788 802 t, Equipagen 12 892 t und 90 Stück, Pferde und Vieh 372 845 t, 1 028 Wagenladungen und 27 685 Stück.

Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 15 617 317 fl., aus dem Gepäckverkehr 407 932 fl., aus dem Güter- und Viehverkehr 16 235 088 fl., im Ganzen 32 260 337 fl.

Von der Entwickelung des Verkehrs auf den Niederländischen Eisenbahnen geben nachfolgende Ziffern eine Uebersicht. Diese Ziffern beziehen sich nur auf die mehr speciell das Niederländische Eisenbahnnetz bildenden Linien der Niederländischen Staats-, Rhein- und Centralbahnen, der Holländischen und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahngesellschaften.

Verkehr.

im Jahre	Betriebslänge km	Personen	Gepäck, Güter und Vieh t
1883	2 068	16 024 208	6 591 812
1882	2 025	15 826 600	6 484 283
1881	1 912	15 204 867	5 804 111
1880	1 867	14 537 870	5 429 107
1879	1 820	13 374 119	3 177 090
1878	1 761	13 068 729	3 221 700

Einnahmen.

a) im Ganzen:

im Jahre	Personen fl.	Gepäck, Güter und Vieh fl.	Summa fl.
1883	13 597 651	10 491 705	24 089 356
1882	12 856 934	10 143 533	23 000 467
1881	12 171 772	9 732 405	21 904 177
1880	11 641 406	9 623 375	21 264 781
1879	10 785 598	8 568 666	19 354 264
1878	10 499 323	7 359 480	17 858 803
	b) pro Kilometer:		
1883	6 796	5 243	12 039
1882	6 570	5 813	11 753
1881	6 361	5 086	11 447
1880	6 311	5 217	11 528
1879	5 950	4 727	10 677
1878	6 023	4 222	10 245

Dampftramwaygesellschaft Oldambt-Pekela.

An Stelle der liquidirten Dampftramwaygesellschaft „Oldambt“ hat sich unter der Firma „Dampftramwaygesellschaft Oldambt-Pekela“ eine neue Gesellschaft konstituirt, welche ihren Sitz in Finsterwolde hat und deren Statuten durch Erlass vom 25. Dezember 1884 die Königliche Bewilligung ertheilt wurde. Der Zweck der Gesellschaft ist der Bau (soweit erforderlich) und der Betrieb einer Dampftrambahn von Finsterwolde über Beerta nach Winschoten und weiter über Oude und Nieuwe Pekela nach Stadskanaal. Das Gesellschaftskapital ist festgestellt auf 655 000 fl., vertheilt in 655 Aktien von 1 000 fl., welche, wenn solches von den Theilnehmern verlangt werden sollte, in Aktien von 500 und 250 fl. zertheilt werden können.

Der Gewinnsaldo wird nach Abzug der erforderlichen Abschreibungen und der Zuschüsse im Reservefonds wie folgt vertheilt: An die Aktionäre der Prioritätsaktien 6 pCt. des nominellen Betrages ihrer Aktien; von dem überbleibenden Betrag erhalten die übrigen Aktionäre 3 pCt. des nominellen Betrages ihrer Aktien, während der eventuelle Ueberrest verhältnissmässig unter allen Aktionären vertheilt wird. Sollte die Dividende letztgenannter Aktionäre 5 pCt. des nominellen Betrages ihrer Aktien überschreiten, so erhalten von dem Mehrbetrage die Aktionäre 60 pCt., die Kommissäre 25 pCt. und die Direktion 15 pCt.

Dampftrambahn Sittard-Locht.

Seitens der Provinzialstaaten von Limburg wurde beschlossen, an die Gesellschaft für den Bau einer Dampftrambahn von Sittard über Heerlen nach Locht für die Dauer von 10 Jahren eine Zinsgarantie zu gewähren zum Belaufe von 4 pCt. von 150 000 fl., unter der Bedingung, dass die Bahn vor 1. Januar 1889 dem Betriebe übergeben sein soll.

Die Gemeinde Sittard soll für diese Bahn eine Zinsgarantie gewähren von 4 pCt. von 15 000 fl. während 10 Jahre, unter der Bedingung, dass mit dem Bau der Bahn vor Ende 1886 ein Anfang gemacht sei.

Dampftrambahnen Kampen-Nunspeet und Deventer-Borculo.

Die Provinzialstaaten von Overysel haben den Beschluss gefasst, für den Bau einer Dampftrambahn von Kampen nach Nunspeet auf eine Dauer von 20 Jahren eine Subvention zu gewähren zum Belaufe von 150 fl. pro Kilometer Bahnlänge, in soweit die Bahn in der Provinz Overysel gelegen ist, mit der Bedingung, dass statt dieser Subvention ein Beitrag für einmal gewährt werden kann, wenn 40 pCt. des erforderlichen Kapitals gesichert ist. Die Gesammtlänge dieser Bahn beträgt 31 km, wovon 10,5 km in Overysel.

Unter derselben Voraussetzung wurde auch zur Gewährung einer zwanzigjährigen Subvention zum Belaufe von 150 fl. pro Kilometer Bahnlänge für die Dampftrambahn Deventer-Borculo, sowie für die Dampftrambahn über Dedemsvaart und Lutterhoofdwyk beschlossen.

Auch seitens der Provinzialstaaten von Gelderland wurde für die Dampftrambahn Deventer-Borculo eine Subvention gewährt zum Belaufe von 6 pCt. der Bau- und Betriebskosten auf Gelderschem Gebiete, normirt auf 387 100 fl.

Die Betriebseröffnung dieser Bahn wird muthmasslich im Monate August d. J. stattfinden. Für diese Bahn sind bei der Maschinenfabrik in Breda 5 Lokomotiven und bei der Fabrik von van der Zypen und Charlier in Deutz 31 Personen- und Lastwagen und 2 Truks bestellt worden.

Vechel-Uden-Osch.

Am 19. Januar cr. wurde die Dampftrambahn Vechel-Uden-Osch für den Verkehr eröffnet.

Oudenbosch-Etten.

Auch seitens der Deputirtenstaaten von Nordbrabant ist jetzt die Konzession für den Bau und Betrieb einer Dampftrambahn von Oudenbosch über Hoeven nach Etten, Strecke der zu bauenden Bahn von Breda nach Oudenbosch, ertheilt.

Oosterbeek-Wageningen.

Das Anlagekapital von 85 000 fl. für die Dampftrambahn Oosterbeek-Wageningen ist vollgezeichnet und dadurch ist der Bau der Bahn vor 1. Mai d. J. gesichert.

Konzessionsgesuche.

Für die folgenden Linien wurde die Konzession nachgesucht:

1. eine Dampftrambahn vom Bahnhofe Hoogeveen über Zuidwolde und Dalen nach Coevorden und, bei genügender Theilnahme, von dort nach Neu-Amsterdam.
2. Pferdebahnen im Haag.
3. Pferdebahnen in Utrecht.
4. Trambahn von Zevenbergen über Klundert nach Willemstad.

Niederländische Rheinbahn.

Seitens der Kommissäre der Niederländischen Rheinbahngesellschaft wurde die vorläufige Dividende auf 6,10 fl. pro Aktie von 240 fl., 2,44 fl. pro Aktie von 96 fl. und 0,91 fl. pro Aktie von 36 fl. festgestellt.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLI.

Am 30. Januar 1885 Vormittags fand in der Nähe von Jersey City auf der New Jersey Centralbahn bei der Station Greenville ein bedauerlicher Unfall statt.

Der um 7.30 Vormittags von Philadelphia abgehende Expresszug gelangt fahrplanmässig 9.30 Vormittags nach Jersey City, muss daher sehr schnell fahren. Bei Greenville brach ein Rad des kombinirten Gepäck- und Rauchwaggons, welcher hinter der Lokomotive lief. (Dieses ist nicht bei allen Zügen der Fall, denn häufig befindet sich der Gepäckwaggon, der „smoker“ oder ein „kombinirter Waggon“ am Ende des Zuges.) Trotz allen Ziehens an der Leine sauste der Zug weiter, endlich brach die ganze Achse heraus, und auf einem Wechsel wendete sich das Truckgestell, so dass der Zug von der Lokomotive losriss, in ein Seitengleis fuhr und mit einem Lastzuge zusammenstiess. 21 Personen erlitten zum Theil schwere Verletzungen, weil die ersten zwei Waggons in Brennholz, „kindling wood“ (eigentlich Unterzündholz), verwandelt wurden. Die Lokomotive soll nach Ablösung des Zuges noch eine ganze Englische Meile weitergerast sein, der Führer liegt krank im Spitale zu Jersey City.

Für diese Bahn wollte man vor etwa 3 Jahren eine Lokomotive bauen, welche einen Zug in 60 Minuten von Philadelphia nach Jersey City bringen könnte. Die Entfernung beträgt 89 Englische Meilen und es wäre fast dieselbe Leistung, als wenn ein Zug von Dresden via Riesa, Leipzig in einer Stunde nach Halle a/S. fahren würde. Der einfache Blitz geht dem echten Yankee noch zu langsam, er drückt sich in seinen Vergleichen schärfer aus, und ein solcher Zug würde laufen „like a greased lightening“, wie ein geschmierter Blitz.

Die Einwanderung hat enorm abgenommen, eine natürliche Folge der hiesigen Stagnation. Jeder, welcher es ehrlich meint und Angehörige in Europa hat, wird die Zustände schildern wie sie sind und dieses verbreitet sich weiter.

Es muss anerkannt werden, dass die hiesigen Blätter endlich schonungslos aufdecken, wie schlimm es steht, das Schönfärben hat aufgehört: doch auf einen Hieb fällt kein Baum, und noch vieler Artikel wird es bedürfen, den Leuten endlich die Augen darüber zu öffnen, dass Amerika kein Wunderland mehr ist.

Haben sich ja selbst ernste Forscher, welche hier geboren wurden, dahin ausgesprochen, dass Amerika stets eines reichlichen Nachschubes Europäischer Intelligenz bedürfen werde, weil das hiesige Klima verderblich auf die wahre Kultur einwirke. Die eingeborene Bevölkerung müsse ohne solchen Nachschub nach einigen Generationen geistig entarten.

In vergangener Nacht (vom 31. Januar zum 1. Februar) trat der neue Tarif für Fussgänger auf der Brooklyn Bridge ins Leben — man erhält 25 Billete für 5 Cents; wer kein Billet hat, zahlt wie früher 1 Cent. Vom 1. März ab wird man 10 Billette zur Drahtseilbahn für 25 Cents erhalten, ohne Billet zahlt man alsdann 3 Cents statt der jetzigen 5 Cents. Uebrigens giebt sich das Publikum der Hoffnung hin, dass der Fussweg baldigst ganz freigegeben werden wird.

Die Zwischendeckspreise der Europäischen Kontinentaldampfer gehen immer weiter herunter, die „Red Star Line" (Antwerpen) berechnet nur noch 7 Dollar! Es scheint, als wenn viele Reisende, welche von Grossbritannien nach Newyork oder umgekehrt reisen, Kontinentaldampfer wählen, denn die Englischen Gesellschaften sollen die Preisermässigungen bereits fühlen und gesonnen sein, statt, wie früher beabsichtigt, die Fahrpreise zu erhöhen, solche ebenfalls herabzusetzen. Viele Tausende würden wohl gern diese billigen Fahrgelegenheiten benutzen und nach Europa zurückkehren, wenn sie diese wenigen Dollar hätten und hoffen könnten, in der Heimath Arbeit zu finden. Thatsächlich reisen Viele ab, gewiss möchten aber noch mehr reisen, wenn sie könnten.

Wer die hiesigen Zeitungen nicht regelmässig liest, kann sich kaum eine Vorstellung davon machen, wie ausgezeichnet man in Amerika über alles, was in Europa geschieht, unterrichtet ist; jedenfalls sind die ersten hiesigen Blätter viel reichhaltiger mit Europäischen allgemein interessanten Kabelnachrichten versehen, wie die meisten Kontinentalblätter Europas selbst mit Landliniendepeschen. Der „Herald" aber bringt, wenn die Ereignisse darnach sind, ebensogut ganze Spalten aus Shanghai u. s. w., dabei zuweilen die Sonne überholend.

Haftpflicht der Strasseneisenbahnen.

v. O. **Geringes Verschulden des Getödteten paralysirt durch erhebliche Entschuldigungsgründe.** Durch einen Dampfwagen der Strasseneisenbahngesellschaft zu Hamburg wurde ein über den Strassendamm gehender Mann überfahren und getödtet. Dieser Unfall war hauptsächlich dadurch herbeigeführt worden, dass der Lokomotivführer, welcher die Lokomobile des Zuges, von welchem der Verunglückte überfahren worden, führte, statt seiner Pflicht gemäss das Gleise, auf welchem er fuhr, vor sich im Auge zu behalten und bei dem Bemerken des die Gleise überschreitenden Mannes zeitig zu stoppen, seitwärts nach einem vorbeifahrenden Zuge gesehen und deshalb den Mann, bevor derselbe von der Maschine erfasst worden, gar nicht bemerkt hatte. Allerdings traf aber auch den Verunglückten ein Verschulden, indem er trotz des Herannahens des Dampfwagens den Fahrdamm überschreiten wollte. Die Wittwe des Verunglückten beanspruchte auf Grund des § 1 des Reichs-Haftpflichtgesetzes von der Eisenbahngesellschaft Schadenersatz, welcher ihr indess von der Gesellschaft verweigert wurde, indem diese geltend machte, dass der Verstorbene sich den Tod durch eigenes Verschulden zugezogen habe. Auf die Klage der Wittwe wurde die Gesellschaft in beiden Instanzen zum Schadenersatz verurtheilt und die Revision der Beklagten vom Reichsgericht zurückgewiesen, indem es begründend ausführte: „Der Berufungsrichter imputirt allerdings dem Getödteten ein leichtes, geringes Verschulden, führt aber aus, dass demselben die erheblichsten Entschuldigungsmomente zur Seite stehen und er legt die Hauptschuld an dem Unfall dem Lokomotivführer bei .... Der Berufungsrichter sieht deshalb das leichte Verschulden des Getödteten nicht als dasjenige an, welches den Unfall verursacht habe." (Erk. des I. Civilsen. des Reichsgerichts vom 15. November 1884.)

Litteratur.

Le ferrovie italiane e il Parlamento. Baccarini-Dornig. Roma. Edoardo Perino, editore. Dicembre 1884.

Im Jahrgang 1884 Seite 974 dieser Zeitung ist eine von Antonio Dornig in Italienischer Sprache geschriebene Broschüre besprochen. In jener Schrift, welche den Titel „Usi ed abusi delle ferrovie" — „Brauch und Missbrauch der Eisenbahnen" — führt, sind zunächst die Eisenbahnen im allgemeinen in wirthschaftlicher, politischer, juristischer und sozialer Beziehung besprochen und sodann die thatsächlichen Eisenbahnverhältnisse in den wichtigeren Kulturländern einer näheren Erörterung unterzogen. Der Verfasser kommt durch die von ihm angestellten Betrachtungen zu dem Schlusse, dass es für die Wohlfahrt der Nationen am besten sei, wenn die Eisenbahnen Eigenthum des Staates sind und von letzterem auch betrieben werden. Die Italienischen Eisenbahnverhältnisse waren in jener Broschüre nicht besprochen. Derselbe Verfasser, A. Dornig, hat nunmehr in der neuen, unter dem oben angegebenen Titel — die Italienischen Eisenbahnen und das Parlament — ebenfalls in Italienischer Sprache erschienenen Broschüre ausschliesslich die Italienischen Bahnen behandelt.

An der Hand der Verhandlungen des Italienischen Parlaments ist die wechselvolle Geschichte der Italienischen Eisenbahnen dargestellt und aus dieser Darstellung der Schluss gezogen, dass es nicht im Interesse Italiens liege, die Eisenbahnen wieder an Privatgesellschaften zu übergeben, wie die Regierung dies jetzt nach den dem Parlament gemachten Vorlagen beabsichtigt. Der Schluss, welchen die Eisenbahn-Untersuchungskommission*) aus den von ihr angestellten Ermittelungen und Studien gezogen habe, dass es für Italien am besten sei, die Eisenbahnen der Privatindustrie zu überlassen, wird von dem Verfasser als den von der Kommission selbst in ihrem Berichte angegebenen Thatsachen und den von den befragten Interessenten ausgesprochenen Ansichten nicht entsprechend bezeichnet. Zum Beweis hierfür wird angeführt, dass von 110 Personen, welche auf Befragen der Enquêtekommission gegenüber ihre Meinung über die Frage: „Staats- oder Privatbetrieb?" geäussert, 67 für und 43 gegen den Staatsbetrieb sich ausgesprochen hätten. Nach Städten geordnet, ergaben sich die Stimmen für und wider, wie in nachstehender Tabelle angegeben.

Städte	Abgegebene Stimmen im Ganzen	Davon für	Davon gegen	Städte	Abgegebene Stimmen im Ganzen	Davon für	Davon gegen
		den Staatsbetrieb				den Staatsbetrieb	
				Transport	45	38	7
Mailand . .	8	5	3	Catania . .	3	—	3
Turin . . .	6	6	—	Caltanisetta	1	1	—
Genua . .	10	10	—	Girgenti .	2	—	2
Venedig . .	3	3	—	Palermo . .	8	3	5
Verona . .	1	1	—	Bologna . .	1	1	—
Neapel . .	5	3	2	Ancona . .	5	1	4
Bari . . .	1	1	—	Livorno . .	11	7	4
Catanzaro .	2	2	—	Florenz . .	18	5	13
Reggio-Calabria . .	2	1	1	Rom . . .	7	4	3
Messina . .	7	6	1	Cagliari . .	7	5	2
				Sassari . .	2	2	—
Latus	45	38	7	Zusammen	110	67	43

Aus den in Bezug auf Handel, Industrie und Verkehr bedeutendsten Städten Italiens, wie Mailand, Turin, Genua, Venedig, Verona, Messina, sind hiernach bedeutend mehr Stimmen für den Staats- als für den Privabetrieb abgegeben worden. In Bezug auf die in Florenz und Ancona abgegebenen zahlreichen Stimmen für den Privatbetrieb spielt der Verfasser darauf an, dass beide Städte Verwaltungssitze der Südbahn-Gesellschaft sind. Interessant ist auch noch die Zusammenstellung der Votanten nach ihrem Berufe. Von den Personen, welche sich über die Frage: „Staats- oder Privatbetrieb?" äusserten, waren:

Votanten	Zahl der Votanten	Davon für	Davon gegen	Votanten	Zahl der Votanten	Davon für	Davon gegen
		den Staatsbetrieb				den Staatsbetrieb	
				Transport	81	56	25
Kaufleute oder Mitglieder von Handelskammern . .	46	30	16	Eisenbahnverwaltungsräthe und sonstige Personen, welche von den Eisenbahnen abhängig sind	13	5	8
Ingenieure . .	11	8	3	Bankiers und Bankdirektoren	6	2	4
Advokaten .	8	5	3	Kapitalisten, Besitzer und sonstige . .	10	4	6
Professoren .	6	5	1				
Industrielle .	4	3	1				
Militärs . . .	3	3	—				
Publizisten .	3	2	1				
Latus	81	56	25	Zusammen	110	67	43

Von den zuerst aufgeführten 7 Berufsarten haben sich hiernach 56 Stimmen für den Staatsbetrieb und nur 25 für den Privatbetrieb ausgesprochen. Die Mehrzahl der Stimmen für den Privatbetrieb ergaben sich nur bei den Kategorien der Eisenbahnverwaltungsräthe, der Eisenbahnbediensteten, der Bankiers und der Kapitalisten.

Die Broschüre hat eine Einleitung von der Hand Baccarini's, des früheren Italienischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, erhalten. Baccarini ist im Italienischen Parlamente wohl der sachverständigste und bedeutendste Gegner der von der Regierung vorgelegten Verträge, nach welchen sowohl der Betrieb der vorhandenen, als auch der Bau der neuen Bahnen an Unternehmergesellschaften übertragen werden soll. Baccarini sucht darzuthun, dass diese Verträge nicht zum Nutzen, sondern nur zum Schaden Italiens gereichen könnten. Seinen in dieser Einleitung dargelegten Gründen für die von ihm vertretene Ansicht kann jedenfalls eine hohe Bedeutung nicht abgesprochen werden. Durch die Lektüre der vorliegenden interessanten Schrift wird jedenfalls das Verständniss für die jetzt in Italien verhandelt werdenden hochwichtigen Eisenbahnfragen und das Interesse für dieselben gefördert werden.

*) Vergleiche den Bericht der Italienischen Eisenbahn-Enquêtekommission in No. 11 S. 161 Jahrg. 1882 dieser Zeitung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Kön. Ung. Staatsbahnen. Der seit 20. v. Mts. wegen Eisstauung auf der Donau zwischen den Stationen Gombos und Erdöd auf der Alföldstrecke der Kön. Ung. Staatsbahnen eingestellte Trajektverkehr wurde mit 7. d. Mts. für den Gesammt-Frachten- und Tages-Personenverkehr wieder eröffnet.

Budapest, den 12. Februar 1885. (305)
Die Direktion.

II. Güterverkehr.

Der auf Seite 34 des Theils I des **Deutsch - Italienischen Gütertarifs** vom 6. September 1882 abgedruckte Tarif der Gotthardbahn für Besorgung der Zollabfertigung in Chiasso und Luino tritt mit dem 1. Mai d. J. ausser Kraft.

Das Erscheinen des neuen Tarifs wird später bekannt gegeben werden.

Strassburg, den 9. Februar 1885.
Kaiserliche General-Direktion (306)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
als geschäftsführende Verwaltung
des Deutsch-Italienischen Verbandes.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 1. März 1884 tritt zum Gütertarif der 4. Nachtrag in Kraft, durch welchen für verschiedene Stationen theils abgeänderte, theils neue reguläre Frachtsätze sowie neue Ausnahmefrachtsätze für Holz des Specialtarifs II, für Roheisen aller Art und für rohe Erze des Specialtarifs III eingeführt werden.

Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst vom 15. April d. J. ab in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind zum Preise von 0,35 ℳ pro Stück von den Verbands-Güterexpeditionen zu beziehen.

Erfurt, den 9. Februar 1885. (307)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1885 tritt für den **Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau,** welcher von dem genannten Tage ab in seiner neuen Gebietsabgrenzung folgende Bahnstrecken enthalten wird:

a) die Oberschlesische Eisenbahn mit Ausschluss der Strecken Posen-Thorn bezw. Bromberg, Sagan-Sorau und Camenz-Frankenstein,
b) die Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn,
c) die Posen-Creuzburger Eisenbahn,
d) die Oels-Gnesener Eisenbahn,
e) die Strecke Breslau-Stettin der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn

ein neuer Lokalgütertarif in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden folgende Tarife aufgehoben:

1. Der Lokalgütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. Oktober 1881 nebst sämmtlichen Nachträgen;
2. der Lokaltarif der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1. September 1877 nebst sämmtlichen Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf die Beförderung von Gütern bezieht;
3. der Lokalgütertarif der Posen-Creuzburger Eisenbahn vom 1. Oktober 1877 nebst sämmtlichen Nachträgen;
4. der Lokaltarif der Oels-Gnesener Eisenbahn vom 1. Juli 1877 nebst sämmtlichen Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf die Beförderung von Gütern bezieht;
5. der Lokalgütertarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Februar 1882 nebst sämmtlichen Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf die Stationen der Strecke Breslau-Stettin (excl. Breslau und Stettin) bezieht;
6. der Posen-Schlesische Verband-Gütertarif vom 1. Oktober 1882 nebst sämmtlichen Nachträgen;
7. der Tarif für die direkte Beförderung von Blei, Zink etc., Eisen und Stahl, sowie von Gütern des Specialtarifs III im Verkehr zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und den Stationen der Strecke Rokietnice-Stargard der Oberschlesischen Eisenbahn
   a) via Oels-Breslau-Posen,
   b) via Ostrowo-Posen
   vom 1. Dezember 1881;
8. der gemeinschaftliche Tarif der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und der Oberschlesischen Eisenbahn
   a) für den allgemeinen Güterverkehr zwischen den Stationen Tichau, Kobier und Pless der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn via Lazisk,
   b) für den Transport von Steinen (roh und roh behauenen) und Brennholz zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn und Stationen der Strecken Breslau-Mittelwalde und Camenz-Giessmannsdorf der Oberschlesischen Eisenbahn via Pöpelwitz vom 15. Oktober 1878 nebst Nachtrag I;
9. der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn einerseits und Stationen der Oels-Gnesener Eisenbahn andererseits vom 1. Dezember 1877 nebst Nachträgen;
10. der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Rechte-Oder-Ufer- und Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf den Verkehr der Stationen der Strecke Breslau-Stettin (excl. Breslau und Stettin) bezieht;
11. der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Station Posen der Oberschlesischen und Posen-Creuzburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Oels-Gnesener Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1883 nebst Nachträgen;
12. die Ausnahmetarife für den Transport verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nebst Klassentarifen für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und Sosnowice, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn vom 10. Oktober 1880 nebst Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf den Verkehr der Stationen der Strecke Breslau-Stettin (excl. Breslau und Stettin) bezieht;
13. der Ausnahmetarif für den Transport von Roheisen, Eisenerz und Eisenschlacken zwischen Morgenroth und Zawadski vom 1. Oktober 1880;
14. Nachtrag V zum Verbandgütertarif der Märkisch-Posener und Posen-Creuzburger Eisenbahn vom 1. November 1877, enthaltend Ausnahmetarifsätze für Rüben (Zucker- und Futterrüben), Rübenschnitzel, Rübenschnitzabfälle und Rübenköpfe zwischen der Station Schroda P. C. und Stationen der Oels-Gnesener Eisenbahn;
15. Der Stettin-Märkisch-Schlesische Verbandsgütertarif vom 1. März 1882 nebst Nachträgen bezüglich des Verkehrs
   a) zwischen Glatz und den Stationen der Strecke Breslau-Stettin,
   b) zwischen Neusalz der Breslau-Freiburger Eisenbahn und Posen-Creuzburger Stationen für Specialtarif III,
   c) zwischen Stationen der Oberschlesischen und Posen-Creuzburger Eisenbahn für Specialtarif III.
16. Der mit dem 16. September 1884 hinsichtlich der Frachtberechnung für Sendungen des Specialtarifs III zur Einführung gekommene Kilometerzeiger für den Verkehr zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn andererseits.

Die neu zur Einführung kommenden Frachtsätze enthalten einerseits weitgehende Ermässigungen, andererseits aber auch Erhöhungen gegen die jetzt bestehenden Tarifsätze. Die Erhöhungen werden theils in Folge der Aufhebung jetzt bestehender Ausnahmetarife, theils durch Anwendung der Preussischen Staatsbahntaxen auf den verstaatlichten Bahnstrecken hervorgerufen. Soweit in den vorstehend bezeichneten Tarifen zur Zeit Ausnahmetarife für

a) Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Oelsamen,
b) Brennholz,
c) gebrannte Steine und feuerfesten Thon,
d) Bruch- und Pflastersteine von Oppeln nach dem Oberschlesischen Bergrevier,
e) Roheisen, Brucheisen, altes Eisen (excl. Relation Zawadzki-Morgenroth, in welcher der jetzige Ausnahmetarif für Roheisen einstweilen bestehen bleibt),
f) Eisenbahnschienen von Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach Breslau zum Wasserumschlag,
g) Rüben und Rübenschnitzel (excl. im Verkehr mit der Breslau-Warschauer Eisenbahn),
h) Salz,
i) Braunkohlen von Hermannia

bestehen, werden diese in den neuen Tarif nicht wieder übernommen, sondern es werden für die genannten Artikel — entsprechend der Klassifikation des Deutschen Gütertarifs Theil I — die Tarifsätze der regulären Klassen bezw. für Bruch- und Pflastersteine ab Oppeln die Sätze des erweiterten Ausnahmetarifes für rohe Steine erhoben.

Die Ausnahmetarife für Eisen und Stahl etc. des Specialtarifs I und II, ferner für Blei und Zink, sowie für Eisenerz und Schlacken auf der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn gelangen nur in den für den Verkehr unwichtigen Relationen zur Aufhebung.

Zu dem neuen Lokaltarif wird gleichzeitig ein Anhang herausgegeben, welcher an Stelle der in den vorstehend sub 6 und 10 bezeichneten, zur Aufhebung kommenden Tarifen enthaltenen Frachtsätzen anderweite theilweise ermässigte, sowie neue direkte Tarifsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Breslau andererseits enthält.

Die zur Zeit dem diesseitigen Verwaltungsbezirke angehörigen Strecken Posen (excl.) - Thorn resp. Bromberg gehen mit dem 1. April cr. in den Direktionsbezirk Bromberg, die Strecken Sagan-Sorau und Camenz (excl.) - Frankenstein in den Direktionsbezirk Berlin über.

Bis zu dem Zeitpunkte, von welchem ab der neue Tarif käuflich zu haben ist und welcher noch besonders bekannt gemacht werden wird, ertheilt das diesseitige Verkehrsbureau Auskunft über die Höhe der neuen Tarifsätze. (308)

Breslau, den 11. Februar 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Berlin in seiner neuen Abgrenzung, welche das seitherige Gebiet mit den demselben hinzutretenden Strecken Breslau-Königszelt-Sorgau-Fellhammer bezw. Wrangelschacht-Halbstadt, Fellhammer-Gottesberg, Raudten (excl.)-Königszelt-Frankenstein sowie Stettin-Podejuth (excl.), bisher zum Bezirke der Breslau-Freiburger Eisenbahn gehörig, ferner Sagan-Sorau und Kamenz-Frankenstein, bisher dem Eisen-

bahn-Direktionsbezirke Breslau angehörig, umfassen wird, tritt mit dem 1. April d. J. je ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren sowie von Gütern aller Art in Kraft, wodurch folgende Tarife aufgehoben werden.

a) Für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren:
1. der Lokaltarif des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin vom 1. April 1883,
2. der Lokaltarif der Breslau-Freiburger Eisenbahn vom 1. April 1880,
3. der Lokaltarif der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. Januar 1880,
4. der Lokaltarif des Eisenbahn - Direktionsbezirks Bromberg vom 1. Januar 1880,
5. der Staatsbahntarif Oberschlesien-Erfurt vom 1. Februar 1884,
6. der Anhang zum Staatsbahn - Gütertarif Bromberg-Berlin vom 1. Februar 1882,
7. der Staatsbahntarif Bromberg-Breslau vom 15. Oktober 1884,
8. der Schlesisch - Sächsische Verbandtarif vom 1. Januar 1882,
9. der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Bahnstrecken Posen-Inowrazlaw, Posen - Creuzburg und Posen-Alt-Boyen einer- und den Berliner Viehhöfen sowie Station Berlin, Schlesischer und Ostbahnhof andererseits via Frankfurt a/O. und via Kreuz vom 1. Januar 1882,
10. der Preussisch - Sächsische Verbandtarif vom 1. Januar 1882,
11. der Posen - Schlesisch - Märkische Verbandtarif vom 1. Juni 1879,
12. der Tarif für den Verkehr der Oberschlesischen und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn vom 1. April 1878,
13. der Tarif für den Verkehr der Posen-Creuzburger und Märkisch - Posener Eisenbahn vom 15. Juni 1878,
14. der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau - Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Bromberg bezw. Berlin andererseits vom 1. Dezember 1881.

b) Für die Beförderung von Gütern:
1. der Lokaltarif des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin vom 1. April 1883,
2. der Lokaltarif der Breslau-Freiburger Eisenbahn vom 1. Februar 1882,
3. der Lokaltarif der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. Oktober 1881,
4. der Staatsbahntarif Berlin - Breslau vom 1. Januar 1884,
5. der Staatsbahntarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1881,
6. der Staatsbahntarif Oberschlesien-Erfurt vom 1. Januar 1884,
7. der Staatsbahntarif Magdeburg-Oberschlesien vom 1. Januar 1882,
8. der Schlesisch - Sächsische Verbandtarif vom 1. Februar 1882,
9. der Stettin-Märkisch-Schlesische Verbandtarif vom 1. März 1882,
10. der Preussisch - Oberschlesische Verbandtarif vom 1. April 1881,
11. der Verbandtarif für den Verkehr zwischen Stationen der Märkisch-Posener und Breslau-Freiburger Eisenbahn vom 1. Januar 1878,
12. der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Freiburger und Rechte - Oder - Ufer - Eisenbahn vom 1. Oktober 1877,
13. der Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Rechte-Oder-Ufer- und Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits vom 1. Juli 1882,

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen, die unter a 2 bis 14 und b 2 bis 13 bezeichneten Tarife nebst Nachträgen jedoch nur insoweit, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen den in den beiden neuen Lokaltarifen aufgeführten Stationen enthalten.

Durch die Einführung der neuen Tarife treten neben vielfachen Ermässigungen auch einige Erhöhungen ein, über welche letztere unser Verkehrsbüreau hier, Leipzigerplatz 17, schon jetzt nähere Auskunft ertheilt.

Vom 15. März cr. ab sind die Tarife bei den diesseitigen Güter- bezw. Gepäck-Expeditionen sowie bei dem Auskunftsbüreau der Staats - Eisenbahnverwaltung hier, Bahnhof Alexanderplatz, käuflich zu haben.

Berlin, den 15. Februar 1885. (309)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Breslau** in seiner demnächstigen Abgrenzung einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Berlin** in dessen vom 1. April d. J. ab eintretenden Begrenzung andererseits ein neuer Staatsbahntarif in Kraft, durch welchen folgende Tarife aufgehoben werden:

1. Der Staatsbahn - Gütertarif Berlin-Breslau vom 1. Januar 1884 nebst sämmtlichen Nachträgen.

2. Der Stettin-Märkisch-Schlesische Verband-Gütertarif vom 1. März 1882 nebst sämmtlichen Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf den Verkehr zwischen Stationen der Rechte-Oder-Ufer, Oels-Gnesener, Breslau-Warschauer, Posen-Kreuzburger, Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn (Strecke Breslau-Stettin excl. Breslau und Stettin) einerseits und Stationen der ehemaligen Cottbus-Grossenhainer, Berlin-Görlitzer, Märkisch-Posener, Oberschlesischen Bahn, sowie Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin einschliesslich Berliner Bahnhöfe und Ringbahnstationen andererseits, ferner auf den Verkehr zwischen einigen Breslau - Freiburger Stationen einerseits und Rechte-Oder - Ufer, Oels - Gnesener und Breslau-Warschauer Stationen andererseits bezieht.

3. Die Ausnahmetarife für den Transport verschiedener Artikel in Wagenladungen zwischen Stationen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn nebst Klassentarifen für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn und Sosnowice, Station der Warschau-Wiener Eisenbahn vom 10. Oktober 1880 nebst Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf den Verkehr mit den Stationen der Strecke Breslau - Halbstadt bezieht.

4. Der Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen der Rechte-Oder-Ufer und Breslau - Warschauer Eisenbahn andererseits vom 1. Juli 1882 nebst Nachträgen, und zwar insoweit, als sich derselbe auf den Verkehr der Stationen der Strecke Breslau-Halbstadt bezieht.

5. Der Verband-Gütertarif der Märkisch-Posener und Posen - Kreuzburger Eisenbahn vom 1. November 1877 nebst Nachträgen.

6. Der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der Breslau-Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn und den Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn vom 1. Oktober 1877 nebst sämmtlichen Nachträgen und zwar insoweit, als die in den betreffenden Nachträgen für den Verkehr mit Stationen der Märkisch-Posener Bahn enthaltenen Frachtsätze bisher noch Gültigkeit hatten.

7. Der Lokal - Gütertarif der Breslau-Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn vom 1. Februar 1882 nebst sämmtlichen Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf den Verkehr der nördlichen Stationen mit Station Stettin bezieht.

8. Der Preussisch-Oberschlesische Verband-Gütertarif vom 1. April 1881 nebst sämmtlichen Nachträgen und zwar insoweit, als sich derselbe auf den Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen bezieht.

9. Der Verband-Gütertarif der Märkisch-Posener und Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn vom 1. Januar 1878 nebst sämmtlichen Nachträgen.

Die in dem neuen Tarif für die Stationen der Neubaustrecken Bentschen-Meseritz und Greiffenberg-Löwenberg i. Schl. bereits vorgesehenen Entfernungen und Frachtsätze treten erst mit dem besonders bekannt zu machenden Tage der Betriebseröffnung dieser Strecken in Kraft.

Für die Konkurrenzstationen Grossenhain und Kamenz der Königlich Sächsischen Staatsbahn treten die für die gleichnamigen Preussischen Staatsbahnstationen zur Einführung gelangenden neuen Taxen nach Massgabe des zum Breslau - Sächsischen Verband - Gütertarife vom 1. August 1884 herauszugebenden Nachtrags gleichzeitig in Kraft. Der neue Tarif enthält grösstentheils Ermässigungen, zum Theil aber auch Erhöhungen gegen die zur Zeit bestehenden Tarifsätze.

Erhöhungen treten in verschiedenen Relationen, insbesondere bei folgenden Artikeln ein:

a) Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Oelsamen und Malz,

b) Holz, Europäisches, des Specialtarifs II,

c) Eisenerze, Kiesabbrände, Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken,

d) Spiritus und Sprit im Verkehr mit Dresden-Friedrichstadt,

e) Magnesit im Verkehre nach Stettin.

Ferner werden die seither bestandenen Ausnahmesätze für überseeische, in Stettin bezw. Swinemünde per Schiff ankommenden Erze, welche daselbst in Mengen von mindestens 50 000 kg nach Oberschlesischen Stationen zur Beförderung gelangen, ausschliesslich auf den Artikel Eisenerze beschränkt.

Gleichzeitig mit dem neuen Staatsbahntarif gelangt ein Anhang zur Ausgabe, welcher direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einschl. der Strecke Breslau-Halbstadt einerseits und Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits enthält. Die bisherigen direkten Frachtsätze für Kempen B. W. E. werden hinsichtlich mehrerer Relationen durch neue Sätze der Station Kampen P. K. E. ersetzt, auch gelangen die bisher zwischen den Breslau - Warschauer Stationen

α) Wilhelmsbrück und Louisenhof einerseits und Stettin, Prenzlau, Strelitz und den Stationen nördlich davon andererseits,

β) Bralin einerseits und Stettin, Prenzlau, Blankensee i. Meckl. und den

Stationen nördlich davon andererseits und

γ) Poln. Wartenberg einerseits und Stettin, Pasewalk, Stargard i. Meckl. und den Stationen nördlich davon andererseits

bestandenen direkten Frachtsätze vom 1. Mai d. J. ab zur Aufhebung.

Bis zu dem Zeitpunkte der Ausgabe des neuen Tarifs, welcher besonders bekannt gemacht werden wird, ertheilt unser Verkehrsbüreau hierselbst Auskunft über die neuen Sätze.

Breslau, den 17. Februar 1885. (310)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den **Verbands-Gütertarifen** vom 1. Juli 1883 für den Verkehr zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Güstrow-Plauer Eisenbahn einerseits und Stationen der Lübeck-Büchener bezw. der Berlin-Hamburger und Wittenberge-Perleberger Eisenbahn andererseits, sind die vom 15. Februar cr. gültigen Nachträge 3 und 4 herausgegeben, welche neue Frachtsätze für Wismar-Rostocker Stationen im Verkehr mit Hamburg bezw. Wandsbeck, zwischen Perleberg und Blankenburg und eine Ermässigung bestehender Frachtsätze enthalten.

Schwerin, den 13. Februar 1885. (311)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion der Mecklenburgischen
Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Nach den Bestimmungen des XI. Nachtrages zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St., Seite 12, vorletztes Alinea, finden die daselbst vom Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande für die Russischen Strecken generell eingeführten Nebengebühren für Abfertigung, für Ver- und Entladung und für Uebergabe auf die nach den Ausnahmetarifen IA, IB, IIIA, XIII und XVI zu befördernden Güter nicht Anwendung. Für die genannten Artikel werden, wie hiermit zur Begegnung von Missverständnissen bekannt gemacht wird, die betreffenden Nebengebühren auf den Russischen Strecken nach anderen Vorschriften erhoben und zwar für die nach den Ausnahmetarifen XIII und XVI zu befördernden Güter nach den daselbst besonders erlassenen Bestimmungen für die nach den Ausnahmetarifen IA, IB IIIA zu befördernden Güter, entsprechend den bisherigen Bestimmungen des Deutsch-Russischen Tarifs, nach den Vorschriften der Lokaltarife der einzelnen Russischen Eisenbahnen.

Bromberg, den 13. Februar 1885. (312J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 15. Februar 1885 wird im **Deutsch-Polnischen Verbande** im Verkehr zwischen Stationen der Weichselbahn einerseits und den Deutschen Stationen andererseits der Artikel „Oelkuchen“ zu denselben Tarifsätzen befördert wie der Artikel „Kleie“.

Bromberg, den 11. Februar 1885. (313J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Gültigkeit von sofort wird in den Specialtarif für die **Beförderung von Holzbaumaterial** etc. von Stationen der Moskau-Brest Eisenbahn nach Marienburg, Danzig und Neufahrwasser vom 1. Oktober/19. September 1884 die Station Schodin einbezogen.

Der Frachtsatz bis Schnittpunkt Illowo beträgt 73,70 Rbl. pro Wagen.

Danzig, den 16. Februar 1885. (314J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Mit Gültigkeit vom 1. d. M. sind in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Mai 1884 auf den Seiten 16 und 17 die nachstehenden Frachtsätze für Athus (Station und Hauts-Fourneaux) mit der Uebergangsbezeichnung „Ettelbrück“ nachgetragen: bei Haspe 8 *M.*, bei Holzwickede 8,48 *M.*, bei Löttringhausen 8,80 *M.* für 1000 kg.

Köln, den 14. Februar 1885. (315)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Für den Verkehr zwischen Stationen der Unterelbeschen Eisenbahn einerseits und den Stationen Dresden-Friedrichstadt, Grossenhain (B. D.), Kamenz und Zittau des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin andererseits treten mit sofortiger Gültigkeit die gleichen Frachtsätze in Kraft, welche für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahnen Gültigkeit haben. Dieselben sind bei den betheiligten Güter-expeditionen zu erfahren.

Dresden, am 12. Februar 1885. (316)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung
des Norddeutsch - Sächsischen Verbandes.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. ab erscheint der Nachtrag VI zu dem Heft II des **Steinkohlen-Ausnahmetarifs** für den **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband** vom 1. Dezember 1881, enthaltend anderweite, ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Badischen Staatseisenbahnen (Schwarzwaldbahn) und die Bodenseeuferstationen Lindau, Romanshorn und Rorschach, theilweise neue Frachtsätze für die Station Eberbach und Frachtsätze für die in den Verkehr neu einbezogenen Stationen Reichenau, Untergrombach und Weingarten der Badischen Staatseisenbahnen, sowie Berichtigungen (Preis 20 ₰), ferner ein Anhang zu dem vorbezeichneten Steinkohlen - Ausnahmetarif, enthaltend ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Bodenseeufer - Station Bregenz (an Stelle und unter Aufhebung der in dem vorgedachten Tarifheft nebst Nachträgen enthaltenen bezüglichen Frachtsätze) — Preis 10 ₰.

Die in dem bezeichneten Nachtrag VI aufgeführten Frachtsätze für die Stationen Immendingen, Mengen, Pfullendorf, Sigmaringen, Villingen und Lindau finden auch Anwendung für den Verkehr mit den gleichnamigen Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen bezw. für den Verkehr mit der Bodenseeufer-Station Lindau im Württembergischen Verkehr via Ulm-Kempten und im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verkehr via Aschaffenburg bezw. Gemünden.

Köln, 12. Februar 1885. (317)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Für den **Transport von Kapselscherben** in Mengen von 10000 kg pro Frachtbrief und Wagen kommen im Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbande mit Gültigkeit bis auf weiteres, längstens bis zum 31. Dezember d. J. fortan nachstehende ermässigte Ausnahmesätze zur Einführung:

	pro 100 kg.
Altwasser-Wien	1,11 *M.*
Charlottenbrunn-Wien	1,10 „
Königszelt-Wien	1,16 „
Striegau-Wien	1,18 „
Waldenburg unterer Bahnhof-Wien	1,11 „

Breslau, den 12. Februar 1885. (318)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Pr. Staatsbahnverwaltungen.

Zu dem Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrheinisch)** vom 1. Februar 1882 kommt mit Gültigkeit vom 16. Februar d. J. ab der Nachtrag XIII zur Einführung. Derselbe enthält neben einigen Berichtigungen, Entfernungen und Frachtsätze für Station Bippen des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), sowie Aenderungen von Entfernungen und Frachtsätzen zwischen verschiedenen Stationen. Die durch den Nachtrag eintretenden höheren Entfernungen bezw. Frachtsätze für verschiedene Verkehrsrelationen erhalten jedoch erst vom 1. April d. J. ab Gültigkeit.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist. (319)

Frankfurt a/M., den 11. Februar 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März d. J. tritt ein neues Heft No. 6 zu dem Mitteldeutschen Verbands-Gütertarife in Kraft, welches direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen der Württembergischen Staatsbahnen, sowie der Bodenseeuferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M., Erfurt, Magdeburg, Berlin, Bromberg und Breslau, der Oberhessischen, Braunschweigischen, Werra-, Weimar-Geraer, Saal-, Nordhausen-Erfurter, Eisenberg-Crossener, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Friedrichrodaer, Ruhlaer und Breslau-Freiburger Bahn andererseits enthält. Hierdurch werden neben vielfachen Verkehrserweiterungen und Frachtermässigungen auch theilweise Frachterhöhungen herbeigeführt, welche letztere jedoch erst mit dem 15. April d. J. Gültigkeit erhalten. Ausserdem werden von letzterem Tage ab die seitherigen direkten Frachtsätze für Spandau B.H.B. und Schönebeck (Saline) gänzlich, sowie für Holzminden Br. B. und Oschersleben Br. B. theilweise beseitigt.

Zur Aufhebung gelangen:

1. das seitherige, vom 1. Mai 1883 ab gültige Heft No. 6 des Mitteldeutschen Verbands-Gütertarifs nebst Nachträgen mit Ausnahme der Sätze für den Verkehr der Stationen Hanau, Homburg v. d. H., Oberursel, Offenbach, Rödelheim des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt am Main.

2. der Tarif für den Schlesisch-Süddeutschen Güterverkehr Heft No. 2 vom 1. Juni 1882 nebst Nachträgen, soweit derselbe Frachtsätze für die Stationen Bromberg, Gnesen, Inowrazlaw, Mogilno, Montwy und Thorn des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau enthält.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen; bei diesen und auch bei den betheiligten Verbandsverwaltungen sind Tarifexemplare zum Preise von 3,20 *M.* käuflich zu haben.

Erfurt, den 11. Februar 1885. (320)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die an der Section Rivage-Stoumont der Belgischen Staatsbahn gelegenen, unlängst dem Verkehr übergebenen Stationen Aywaille, Hagoheid, Martinrive, Quareux und Stoumont sind in den Specialtarif für die Beförderung von Steinkohlen, Cokes und Briquets im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr** vom 20. Februar 1877 aufgenommen worden.

Näheres ist beim Tarifbüreau hier, sowie bei den diesseitigen Kohlenstationen zu erfahren.

Elberfeld, den 11. Februar 1885. (321)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Sächsisch-Thüringischer Verbandsgüter-Verkehr. Mit dem 20. Februar d. J. tritt für die Beförderung von Grudekokes bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht ein Ausnahmetarif No. 4 zwischen Eisenberg i/S.-A. und Altenburg in Höhe von 0,24 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Erfurt, den 10. Februar 1885. (322)

Königliche Eisenbahn-Direktion, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Die im **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverbande**, Heft 1 und 3 vom 1. Oktober 1883, im Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr, Heft 1 vom 20. Mai 1883 und im Ostdeutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverbande vom 1. Januar 1880 nebst Nachträgen für den Verkehr mit den Stationen Bielitz-Biala und Dzieditz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn enthaltenen direkten Frachtsätze treten mit dem 31. März d. J. ausser Kraft.

Breslau, den 10. Februar 1885. (323)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April cr. tritt an Stelle des vom 1. Februar cr. giltigen **Ausnahmetarifs für Eisen** des Specialtarifs I und II von Deutschen Stationen nach Oderberg trans. zum Export nach Serbien ein anderweiter Ausnahmetarif in Kraft, welcher erhöhte Frachtsätze für Eisen des Specialtarifs I im Verkehr von Stationen der Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (links- und rechtsrh.) enthält. Druckexemplare sind vom 1. März cr. ab bei den Verbandstationen zu haben, bis dahin ertheilt das Verkehrsbureau der unterzeichneten Direktion Auskunft.

Breslau, den 12. Februar 1885. (324)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. März d. J. treten zum **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverband** die Nachträge IV zu Heft 1 und 2 und III zu Heft 3 in Kraft. Dieselben enthalten u. A. anderweite Schnittsätze für den Verkehr mit den Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, Galiz. Carl-Ludwigbahn, Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn (Oesterreich. Linie), Erzherzog Albrechtbahn, Ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn, K. K. Dniester- und Tarnow-Leluchower Staatsbahn, anderweite Sätze des Ausnahmetarifs No. 4b, c, d (Eisen) und No. 5 (Maschinen) im Verkehr mit Brody und Podwoloczyska trans., sowie des Ausnahmetarifs No. 12 (Cement) im Verkehr mit Oppeln, Erweiterung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 6 (Erze), Aufnahme von Stationen, sowie Berichtigungen.

Exemplare der Nachträge sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 6. Februar 1885. (325)

Namens der Verband-Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. April 1885 wird die Station Coblenz Moselbahnhof für den Frachtstückgut-Verkehr geschlossen.

Köln, den 18. Februar 1885. (326)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwilow. Am 13./25. Februar a./n. Styls 1885 gelangt ein Nachtrag II zu den gemeinschaftlichen Specialtarifen im Verkehre zwischen den Stationen der Russischen Südwestbahnen einerseits und den Stationen Podwoloczyska und Brody anderseits zur Einführung.

Derselbe enthält eine Neuausgabe des Specialtarifs 14 für Kaukasisches Petroleum und Oloenaphta.

Exemplare sind beim Oekonomate in Wien und im kommerziellen Bureau bei der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.

Wien, den 12. Februar 1885. (327)

Die General-Direktion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte treten unter den darin angeführten Bedingungen und Modalitäten nachstehende Frachtsätze für Raffinade-Zucker, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pr. Frachtbrief und Wagen in Kraft und zwar:

Von Aussig (Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G.) nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz . . . . . 0,114 *M.* *)

Von Aussig (Oe. N. W. B. und Oe. U. St. E. G.) nach Dresden Elbkai . . . . 0,504 „

*) exklusive 5 (fünf) Markpfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 13. Februar 1885. (328)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte treten nachstehende Frachtsätze für Thonerde, gewöhnliche, in Fässern verpackt, bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, mit Gültigkeit bis längstens Ende Dezember 1885 gleich im Kartirungswege in Kraft und zwar:

Von	nach		
	Laube, resp. Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	Aussig Landungsplatz	Dresden Elbkai
	Frachtsätze in Mark pro 100 kg		
Brüsau-Brünnlitz .	1,15 *)	1,10 *]	1,43
Lettowitz . .	1,18 *)	1,13 *]	1,46

*) exklusive 10 (zehn) Markpfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg,

*] exklusive 9,5 (neun und fünf Zehntel) Markpfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 12. Februar 1885. (329)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte treten für Jute, rohe, bei Aufgabe von 5 000 und 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, von Laube resp. Tetschen/Bodenbach Landungsplatz und Aussig Landungsplatz nach Arnau, Josefstadt-Jaromer, Königinhof, Königshan, Schwadowitz und Trübenwasser (Altstadt) unter den im Centralblatte angeführten Bedingungen und Modalitäten ermässigte Frachtsätze, gültig bis Ende Dezember 1885 im Reklamationswege, in Kraft.

Wien, am 13. Februar 1885. (330)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft. Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza. Nachtrag II zu den Gebühren-Tarifen für den Personen-, Gepäck-, Eilgut- und Frachten-Verkehr auf der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza vom 12. Juli 1884.

Mit 1. März 1885 wird ein besonders ermässigter Specialtarif für Frachtgüter aller Art im Verkehre zwischen Zuczka und Sadagora zur Einführung gelangen.

Die bezüglichen Frachtsätze sind im Nachtrag II zu den Gebühren-Tarifen der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza, giltig vom 12. Juli 1884, enthalten.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können in allen Stationen der Lokalbahn und denen der Strecke Lemberg-Suczawa, sowie bei der Verwaltung der Lokalbahn in Czernowitz, bei der Centralleitung der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in Wien und der Betriebsdirektion dieser Eisenbahn in Lemberg bezogen werden.

Wien und Czernowitz, am 10. Februar 1885. (331)

Verwaltungsrath der Lokalbahn Czernowitz-Nowosielitza.

Verwaltungsrath der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn-Gesellschaft, als betriebsführende Verwaltung.

K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn. Temporärer Tarif für die 1885er Budapester Landes-Ausstellung.

Am 15. Februar 1885 tritt ein „Temporärer Tarif für die im Jahre 1885 in Budapest stattfindende allgemeine Landes-Ausstellung“ in Kraft.

Der genannte Tarif enthält sehr ermässigte Frachtsätze für den Hin- und Rücktransport von Ausstellungsgütern und lebenden Thieren nach, beziehungsweise von der als Abgabestation fungirenden Expositur der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft Budapest-Ausstellungsplatz (Stadtwäldchen).

Als Aufgabestationen enthält der Tarif:

a) Sämmtliche Frachtenstationen der Ungarischen Bahnen;
b) sämmtliche in Ungarn gelegenen Frachtenstationen der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Bahnen;
c) die auf Oesterreichischem Gebiete gelegenen bedeutenderen Stationen der gemeinsamen Oesterr.-Ungar. Bahnen (priv. Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, K. K. priv. Südbahn, K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Ungar. Westbahn, I. Ungar.-Galiz. Eisenbahn); schliesslich
d) die bedeutenderen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der a. pr. Buschtêhrader Bahn und der K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin.

Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Verwaltungen erhältlich.

Budapest, am 7. Februar 1885. (332)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn, Namens der betheiligten Verwaltungen.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 20. Februar 1885 tritt unter gleichzeitiger Aufhebung des bisherigen ein neuer Tarif für den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr in Wirksamkeit.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze für Eil- und Frachtgüter, sowie für lebende Thiere im Verkehre zwischen Wien (Nord- und Staatsbahnhof), dann den jenseits der Wiener Verbindungsbahn gelegenen Wiener Bahnhöfen, dem Lagerhause der Stadt Wien einerseits und den Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn und der ersten Ungarisch-Galizischen Eisenbahn andererseits.

Exemplare dieses Tarifes können bei den „betheiligten Bahnverwaltungen bezogen werden.

Wien, den 11. Februar 1885. (333)

Rumänische Eisenbahnen. Am 15. Februar l. J. tritt Nachtrag XIV zum Lokal-Gütertarif (Theil III) in Kraft.

Preis 25 bani.

Bukarest, den 12. Februar 1885. (334)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Schweizerisch-Mitteldeutscher Personen- und Gepäckverkehr. Am 1. April cr. tritt an Stelle des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Stationen Schweizerischer Bahnen und Stationen des Mitteldeutschen Verbandes vom 1. Juni 1881 nebst Nachträgen ein neuer Tarif in Kraft. Durch denselben kommt die bisherige Beschränkung auf nur theilweise Gewährung von Freigepäck in Wegfall, so dass demnächst auf jedes Tour- und Retourbillet für die ganze Strecke 25 kg Freigepäck gewährt werden. Es tritt dafür jedoch durchweg eine entsprechende Erhöhung der Billetpreise ein. Die im alten Tarif enthaltenen Billet- und Gepäcktaxen für den Verkehr nach und von St. Imier, Porrentruy (Pruntrut), Göschenen und Locarno werden am 1. April cr. aufgehoben und die betreffenden Billets eingezogen.

Für den Verkehr zwischen Magdeburg, Halle, Weimar, Erfurt, Gotha und Eisenach einerseits und den wichtigeren Schweizerischen Stationen andererseits kommen direkte Billets, ab Erfurt und Halle auch Retourbillets, zur Einführung.

Exemplare des neuen Tarifs sind demnächst durch unsere Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Erfurt, den 11. Februar 1885. (335)

Königliche Eisenbahndirektion, zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

IV. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 160 Radreifen aus Flussstahl soll vergeben werden. Angebote, welchen ein Exemplar der anerkannten Bedingungen beigefügt sein muss, sind bis zum 23. Februar dahier einzureichen; in denselben ist der Lieferungstermin anzugeben. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 20 ₰ pro Exemplar bei unserer Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 10. Februar 1885 (336)

Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 15 **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 32.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 66.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. Februar 1885.

Eine Reise von Berlin zum Nordkap.

Von Ernst Kohl-Weimar.

(Schluss.)

III. Von Tromsö zum Nordkap.

Am frühen Morgen liefen wir im Hafen von Tromsö ein. Hell und warm schien die Sonne, anmuthig ist der Ausblick auf das weite Panorama, welches Hafen und Stadt, der Spiegel des Tromsösundes, die vegetationsreichen Gelände, die in der weiten Umgebung hervortretenden hohen Berge darbieten. Unsere Gedanken schweifen in die Zeit des Mittelalters, wo die Tromsögegend als Grenze des Gebiets menschlicher Wohnungen galt, hinter welcher das Ultima Thule, das Reich der Dämonen, Hexen und Berggeister beginnen sollte, in die noch weiter zurückliegende Zeit des grimmigen, christfeindlichen Haakon Jarl, dem zu Ehren unser Dampfer benannt ist, der kühnen Vikinger, die sicher auch da gewesen sind und der Göttersage, denn der Name Tromsö stammt von dem Riesen Thrym, von dem die Edda berichtet.

Man sagt, dass das lieblich gelegene Tromsö entstanden sei aus den Hütten und dem Kirchlein der alljährlich immer zahlreicher nach Norden zum Fischfang ausgegangenen Mannen und dass es erstarkt und selbstständig geworden sei mit dem Niedergang der Hansa, der allein es zu Stande gebracht und ermöglicht habe, dass das vordem von der Stadt Bergen ausgeübte Handelsmonopol gebrochen worden und Tromsö selbstständigen Geschäftsverkehr ausüben konnte, gleichwie das unter ähnlichen Verhältnissen entstandene Hammerfest.

Tromsö ist im Jahre 1794 zur Stadt erhoben worden, hat gegenwärtig gegen 6000 Einwohner, recht hübsche Häuser, drei Kirchen und zwei Gasthöfe, darunter „Grand Hotel“, das wir besuchten und ganz vortrefflich fanden. Seit einiger Zeit wird Tromsö auch als Luftkurort beachtet und als solcher bereits häufig und zwar auch aus Deutschland besucht. Im Hafen war es sehr lebendig, wir zählten allein 8 Dampfer, darunter den „Sverre Sigurdsson“, den nach uns angekommenen „Kong Karl“, „Lofoten“, „Grötö“, „Tromsö“ und eine grosse Anzahl Segelschiffe, darunter drei aus Archangel. Im Pelzwaarengeschäft von M. Nielsen gab es grosse Eisbär- und andere Bärenfelle, Norwegischen Hermelin, vor allem aber wundervolle Decken, hergestellt aus den grauflaumigen, sehr weichen und leichten Fellen der Eiderente, geschmückt ringsherum mit einem Rande aus den in verschiedenen Farben schillernden röthlichen, blauen und grünen Halsfedern des Eiderenterichs. In den übrigen, zum Theil recht eleganten Läden hatten für uns Fremdlinge die Produkte der Lappen und Finnen das meiste Interesse, denn alles andere trug den Charakter des internationalen Handels, ebenso wie die auf den Strassen sichtbaren Lappenmenschen allein vergegenwärtigten, dass wir fern von der Heimath seien, was umsoweniger direkt merkbar hervortrat, als überall, wo wir um Bescheid baten oder wo wir eintraten, Deutsche Sprache heimisch schien.

Unser Aufenthalt in Tromsö währte den ganzen Tag und wir benutzten ihn selbstverständlich ebenso, wie dies andere Reisende zu thun pflegen, um dem Lappenlager auf der andern Seite des Tromsösundes im Tromsdal einen Besuch zu machen.

Auf dem Rückwege hatten wir Gelegenheit, eine Probe der liebenswürdigen Gastfreundschaft des Norwegischen Landes kennen zu lernen, mit der uns die in einem kleinen an unserm Wege liegenden Restaurationsgarten anwesende fröhliche Gesellschaft aus Tromsö zur Theilnahme am Picknick einlud, dem wir durch Annahme einer Tasse Kaffee gern entsprachen. Die dabei aufgeworfene Frage, wie sich's im Winter in Tromsö wohne, insbesondere in der Zeit vom 25. November bis zum 17. Januar, wenn die Sonne unterm Horizont bleibt und es ununterbrochen Nacht ist, wurde mit der Versicherung beantwortet, dass bei luftklarem Wetter dennoch um die Mittagszeit gegen zwei Stunden lang Helligkeit genug wäre, um ohne Licht lesen zu können und im übrigen Mond und Sterne trefflich leuchteten. Bei schlechtem Wetter freilich, das oft urplötzlich komme, wenn Stürme und Windstösse hausen, die den Schnee jagen und die Wogen zu Schaum zerpeitschen, da sei es manchmal recht bös, aber das ginge eindruckslos vorüber, weil man die Geselligkeit in hohem Masse in solcher Zeit pflege.

Abends 9 Uhr verliessen wir Tromsö und immer weiter nach Norden brachte uns der Dampfer, an andern Inseln, andern Bergen, andern Ansiedelungen vorüber; um die fast tageshelle Mitternacht waren wir westlich vom Lande im offenen Eismeere, dessen kräftige Wogen sich merkbar und nach und nach die Passagiere zur Kabine flüchten machten. — Zur frühen Morgenstunde liefen wir ein im Hafen von Hammerfest, der nördlichsten Stadt der Erde, beim herrlichsten Sonnenwetter, das uns die weite glitzernde Fläche des Sörösundes und die mitten darin liegende kleine, vollständig kahle Felseninsel Haajem, weiter im Hintergrunde aber die scharfen Konturen der ebenfalls kahlen Gebirgsinseln Seiland und Sörö, beide mit Schnee- und Gletscher-

streifen stark bedeckt, in voller Klarheit erkennen und das in einer runden Bucht auf einem Vorgebirge der etwa 200 □Kilometer grossen Insel Koalö erbaute Städtchen Hammerfest recht anmuthig erscheinen liess. Die Häuser sind bis dicht ans Wasser gebaut, meist in Holz und einstöckig ausgeführt, ähnlich wie in Tromsö, dem Hammerfest in Vielem gleicht. Hinter der Stadt erhebt sich eine langgestreckte Höhe und unweit davon der in bequem 2 Stunden zu besteigende 375 m hohe Tyven, den man den Rigi Finmarkens zu nennen pflegt, so lohnend ist von ihm die Aussicht.

Hammerfest mit jetzt 2 000 und einigen hundert Einwohnern ist sieben Jahre früher als Tromsö zur Stadt erhoben, entwickelt sich aber erheblich langsamer als dieses, was nicht nur durch die minder günstige Lage des Städtchens und die geringere Grösse seines sonst vortrefflichen Hafens, sondern auch durch Tromsös Eigenschaft als Hauptstadt von Finmarken erklärlich ist. Im Handelsgeschäft unseres Deutschen Konsuls Fedderson zu Hammerfest ging es überaus lebhaft her, die meisten von uns machten daselbst Einkäufe und bekamen den Deutschen Markschein höher angerechnet, als irgendwo sonst in Skandinavien. Man kaufte vorzugsweise Eiderdaunen, Wallrosszähne, Pelzwaaren, buntgemalte hölzerne Büchsen aus Archangel, Geräthe der Lappen und Finnen. Ueberall, wo sonst wir eintraten, sprach man Deutsch, der Kirchendiener, welcher uns die Kirche zeigte, deren schlanker Thurm zu den Merkzeichen Hammerfests gehört, die Post- und Telegraphenbeamten, deren freundliches Entgegenkommen ich rühmend erwähnen muss, und auch der Mann, welcher uns in der grossen Leberthransiederei herumführte und die übelriechende Darstellung des Thranes aus den Lebern des Dorschfisches freundlichst erläuterte.

Der ungewohnt unangenehme Geruch in dieser Siederei begleitete uns noch lange; wir verloren ihn erst in der frischen Seeluft am Fuglnaes im Norden Hammerfests, wo der Leuchtthurm und die berühmte Meridiansäule stehen, die beide in der Oede der nordischen Landschaft von der nimmerrastenden praktischen wie theoretischen Thätigkeit der Menschheit Zeugniss ablegen. Die granitene Meridiansäule bezeichnet 70° 40′ 11,3″ nördlicher Breite und das nördliche Ende jener umfänglichen Gradmessung, welche unter dem Schutze der Russischen und der Schwedisch-Norwegischen Regierung im Jahre 1816 bei Ismail an der Donau begonnen und 1852 bei Hammerfest beendigt worden ist; sie bezeichnet aber auch die Stelle, wo Sabine auf der in den Jahren 1822—1823 vom Aequator bis zum 80° nördlicher Breite unternommenen, grossen, höchst erfolgreich gewesenen Expedition zur Feststellung der Abplattung der Erde aus Pendelbeobachtungen eine Station errichtet hat.

Um die Mittagsstunde des 24. Juli gingen wir wieder in See — unser Dampfer hatte durch eine aus Hammerfester Herren und Damen bestehende Gesellschaft starken Passagierzuwachs bekommen. Dichtgedrängt standen am Ufer die Zurückbleibenden, gegenseitiges Tücherwinken sandte die letzten Grüsse herüber und hinüber und fröhliche Weisen spielten die sieben Musikanten, welche die Hammerfester Gesellschaft mit auf den „Haakon Jarl“ gebracht hatte, von der wir erfuhren, dass sie das wundervolle, lange vermisste Wetter zum Besuche des Nordkaps mit benutzen wollte — der Hammerfester fährt eben zum Nordkap, wie wir daheim nach einem beliebten Aussichtspunkte.

Durch den Rolfsösund kamen wir auf die Höhe des 71. Breitengrades, dem unser Schiff fast drei volle Längengrade in der Richtung nach Osten nahe blieb. Wir durchschifften den Magerösund und hatten, als wir darauf quer über den nördlichen Theil des Porsangerfjord kamen, die letzten Ziele der Nordfahrt in Sicht, dicht an dem schützend gelegenen Kjelvikhafen vorüber, vor uns die Halbinsel Spirte-Njarga mit dem wunderbaren Vogelberge, nördlich davon im Hintergrunde die grossen schwarzen Bergmassen der nördlichsten Spitze des Festlandes „das Nordkyn“ und im Rücken die Steingebirge der Insel Magerö, die sich steil erheben und als seltsames Gewirre aus dem spinnenartigen Grundrisse dieses Eismeerbollwerks hervortreten, unter ihnen noch verdeckt durch näheres Gebirge das ersehnte Nordkap.

Bald hatten wir die Svaerholtspitze umsegelt, den Laxafjord erreicht und den Vogelberg vor uns, der, ein Thonschieferfels, steil aus dem Wasser bis zu 300 m Höhe emporsteigt und die Wohnstätte vieler Millionen jener Mövenvögel ist, die den Namen Stummelmöven oder Dreizehenmöven führen, weil ihnen die Hinterzehe des Fusses fehlt, die sich, wie Brehm sagt, auszeichnen vor allen ihren zahlreichen gleichgrossen Verwandten durch ausgeprägte Geselligkeit und nimmer ermattende Lust zu plärren und zu schreien. Der Schuss einer unserer Schiffskanonen machte den Berg, den bis dahin nur wenige Möven umflogen hatten, im wahren Sinne des Wortes lebendig, minutenlang entsprossen ihm Vögel ohne Zahl und bevölkerten die Luft, wo immer wir hinsahen, gleich den Flocken eines Schneesturmes, der plötzlich hereinbricht und bald wieder aufhört, denn nur kurz währte der mit einem betäubenden Lärm verbundene Aufflug, die Schaaren kehrten bald auf ihre Nistplätze zurück, die, so sagte man, von etwa zwei Dritteln der Vögel überhaupt nicht verlassen worden sind. Zahllose Pünktchen, dicht aneinander gereiht, liessen bei aufmerksamer Betrachtung diese Nistplätze der einzelnen Mövenpärchen erkennen.

In einer Bucht neben dem Mövenberge auf grüner Matte ist das freundliche Wohnhaus des nördlichsten Landbesitzers Europas, des Eigenthümers des Vogelberges, errichtet. Dasselbe ist bei 6 Fenster Front einstöckig, im Mittelbau mit zweistöckigem Erker villenartig ausgeführt. Der Besitzer zieht reichen Gewinn aus dem Handel mit den sehr schmackhaften Möveneiern und mit Möven, die während der kalten Monate in Massen erschlagen, in Fässer verpackt und als Viehfutter verwendet werden; er ist zugleich auch ein Mittelpunkt für die zahlreichen Fischergruppen, welche diese ferne Gegend aufsuchen, in welcher in den Monaten Juli und August der Dorschfang am höchsten lohnt; er vermittelt den Verkauf der gefangenen Fische und bietet Labung und Hilfe. Uns brachte er zwei Blechgefässe frische Milch aufs Schiff.

Nach einstündigem Aufenthalt, den mehrere Passagiere zur Mövenjagd, andere derselben erfolgreich zum Fischen benutzten, fuhren wir wieder zurück nach Westen und Nordwesten und kamen um 9 Uhr Abends auf der Ostseite des Nordkaps an, wo unser Schiff neben dem bereits vorher angelangten „Kong Karl“ Anker warf. Wir lagen in einer wasserglatten stillen Bucht, in kaum 100 m Entfernung vom Ufer und dem grünen Lande, welches dem steilen kahlen Berge vorliegt, von dem aus wir das 330 m hohe Plateau des Nordkaps zu ersteigen hatten. Die Passagiere des „Kong Karl“ kamen bereits wieder von da zurück, als wir über das grüne blumenbesäete Vorland hinauf bis an das Handseil gelangt waren, welches auf eisernen Stützen ruhend in diesem Jahre zum ersten Male zur Bequemlichkeit für die Besucher neben dem Steige angebracht ist, der hinauf zur Höhe führt, die wir in $^3/_4$ Stunden erreichten. Vor uns lag eine Ebene mit spärlicher Vegetation und vielem Gestein, nach Süden zu im Hintergrunde durch Berge begrenzt, nach Westen, Norden und Osten gegen den Himmel sanft ansteigend, so dass das Meer nicht gleich sichtbar ist. Bei schlechtem Wetter, wenn der Sturmwind pfeift, die Wogen des Eismeeres gegen die Felsen prallen, wenn der Regen peitscht, die Sonne tief hinter Wolken steckt, muss es da oben sehr unbehaglich, schauerlich und ängstlich sein — uns empfing ein vollendet klarer Himmel, ein nur leiser Wind, nicht hörten wir den Wogenbraus; tiefe Stille ruhte auf der Natur, als wir der Seilbarriere entlang nach Norden zu gingen. Nach 20 Minuten Wanderung sahen wir die Sonnenscheibe und das Meer hervortreten und waren dann bald an dem Aussichtspunkte des Nordkaps angekommen, von dem aus wir, nur vom Horizont begrenzt, das weite Eismeer vor uns hatten in vollendeter Majestät, so glänzend und glatt, als wolle es uns Binnenländer auffordern weiter zur Fahrt nach Norden, zur Theilnahme an den Reisen nach den Nordpolargegenden zur Aufsuchung des Norpols, zu dem hin es ja nicht weiter vom Nordkap ist, als vom Nordkap etwa nach Hamburg. Dieser Fernblick auf das von den Strahlen der tiefstehenden Sonne beleuchtete, sanftwogende Meer erinnerte mich an die glückliche Stunde vor 30 Jahren, wo ich auf meiner ersten weiteren Reise im Wagen von Laibach nach Triest die Höhe von Optschina erreicht hatte und zum ersten Male im Leben das Meer erblickte.

Mitternacht war nahe, die volle helle Sonnenscheibe stand noch immer über dem Horizont und spiegelte sich im Meere; wir beobachteten ihren Lauf an Fixpunkten, welche die zu Ehren des Besuchs des Nordkaps durch den König Oskar am 2. Juli 1873 errichtete Denksäule darbot, sahen sie langsam tiefer, etwas schneller rechtshin ihre Bahn verfolgen — da war es 12 Uhr — ein Schuss des „Haakon Jarl“ bestätigte dies — der Sonne Lauf wendete sich dann langsam wieder nach oben, dann immer mehr — in seltener Pracht, um Mitternacht hatten wir die Sonne ihren vollen Tageslauf vollenden und neu beginnen sehen.

Beim Champagner feierten wir an der Königssäule auf dem Nordkap ein frohes Mitternachts-Sonnenfest, die Musikanten aus Hammerfest spielten dazu, Alt und Jung nahm Theil an einer Polonaise, dem Könige des Landes ward ein Hoch gebracht und mit Gesang erfreute uns das schon seit ein paar Tagen aus Deutschen Passagieren des „Haakon Jarl“ zusammengetretene Männerquartett; unvergesslich bleibt mir die bald nach beobachteter Mitternachtssonne angestimmte Weise aus Carl Maria von Weber's „Preciosa„:

Die Sonn' erwacht,
Mit ihrer Pracht
Erfüllt sie die Berge, das Thal.
O Morgenluft!
O Meeresduft!
O goldener Sonnenstrahl!

die, mehrfach wiederholt, angesichts der strahlenden Mitternachtssonne und des weiten Blicks in die Ferne des nordischen Polarmeeres selbst die kühler scheinenden Theilnehmer zum lebhaftesten Ausdrucke ihrer inneren Erhebung anregte.

Um 2 Uhr früh waren wir wieder auf dem Schiffe, die meisten freilich recht ermattet, denn der Niederstieg vom Nordkap war anstrengender als der Aufstieg. Doch liess die herrliche

Witterung viele der Gesellschaft noch lange nicht rasten; eine Anzahl Angelapparate wurden in Benutzung genommen und fast Zug um Zug mit bestem Erfolg, sodass binnen 20 Minuten einige 20, darunter recht ansehnlich grosse Fische verschiedener Art auf Deck lagen und dem Koch überwiesen werden konnten.

Um 3 Uhr 15 Min. früh begann die Weiterfahrt — wir umsegelten das Nordkap im Norden, passirten das 926 m = 30 Sekunden nördlicher als das Nordkap liegende, der Insel Magerö ebenfalls zugehörige niedrige und daher minder beachtenswerthe Kap Knivskjaerodden, welches unter 71° 10′ 45″ Breite liegt, und hatten, immer westlich steuernd, den denkwürdigen Anblick des Nordkaps in der Gestalt, wie dasselbe vorzugsweise abgebildet wird, als einen senkrecht aus der dunkeln Tiefe hervortretenden, über 300 m hohen, horizontal und scharf abgeschnittenen schwarzen Steinkoloss mit tiefen Runzen, welchen Mövenmassen umschwärmen; ganz allmählich nur verdeckten nähere Berge die seltene, unvergesslich bleibende Ansicht, die erst nach zweistündiger Fahrt ganz verloren ging. Nach Norden und Westen überblickten wir dabei das weite, von der in vollem Glanze strahlenden Morgensonne bis in die tiefste Ferne des Horizonts zauberhaft beleuchtete Meer, aus dessen hohem Nordosten Schiffe sichtbar wurden, die dem Fahrwasser unserer nunmehr begonnenen Heimfahrt zu folgen schienen.

Auf der Rückreise besuchten wir nochmals Hammerfest und Tromsö und unternahmen zwei überaus lohnende Abstecher, den ersten auf der Fahrt zwischen Hammerfest und Tromsö in den herrlichen Lyngenfjord, den andern in der Nähe des Polarkreises nach dem Gletscherfusse des Svartisen. Der Lyngenfjord, den 2000 m hohe Berge umfassen, deren Gipfel Schnee und Eis bedecken, zeigte sich in reicher, von dem monatelang ununterbrochen einfallenden Sonnenlichte begünstigten Vegetation und in Italienischer Anmuth. Die Exkursion nach dem Svartisen führte durch den Skarsfjord, an dessen westlichem Ende „Haakon Jarl“ vor Anker ging; der Landungsplatz, in dessen Nähe mitten im steilen Waldgehänge Pferde und Kühe weideten, die den in einiger Höhe sichtbaren Hofgebäuden zugehören mochten, lag unfern von den aus der Höhe herabgesunkenen Eismassen des berühmten riesigen Gletschers, die wir nach 15 Minuten Weg an Gerste und Kartoffelfeld vorüber und nachdem die vorgelagerten Moränenwälle überstiegen waren, betraten. Es war dies, beiläufig gesagt, das einzige Eis, was auf der ganzen Nordlandsreise in nächster Nähe zu haben und zu sehen war; ich erwähne dies, weil mir die Frage, ob und wie viel und wo wir auf Eisberge getroffen, wiederholt vorgelegt worden, bemerke aus demselben Grunde auch, dass nirgendwo besondere wärmere Kleidung geboten war.

Programmmässig brachte uns „Haakon Jarl“ am 8. Tage nach Drontheim zurück. Unsere Reisegesellschaft war gleichgestimmt in dem Ausspruche, dass diese Reise selten schön gewesen, die ungewöhnliche Natur des Norwegischen Meeres unendliche Freude bereitet, das Land der Mitternachtssonne in lebenslanger Erinnerung bleiben werde.

Die Heimreise auf der seit dem Jahre 1882 durchgehend eröffneten, durch schöne Gegenden und alte Kulturstätten führenden Eisenbahn von Drontheim über Storlien, Oestersund, Upsala und Stockholm hat mir den Eindruck hinterlassen, dass dieser Theil von Skandinavien seinen Ruf als lohnendes Reiseziel in vollem Masse verdienen dürfte. Wir kreuzten auf dieser Reise auf Station Sala mit einem Extrazuge aus Stockholm, welchem Herr Generaldirektor Troilius der Schwedischen Staatseisenbahnen entstieg, unverändert liebenswürdig und lebensfrisch, wie im Jahre 1879 bei der in Salzburg abgehaltenen Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnen.

Meiner Schilderung will ich als Schluss noch einige auf die Nordkapfahrt bezügliche Bemerkungen in der Hoffnung anfügen, dass die vereinigten Bergenske- und Nordenfjeldske-Dampfschifffahrts-Gesellschaften vielleicht in der Lage sein dürften, die darin liegenden Wünsche im Interesse des Reiseverkehrs, welcher mit der in Aussicht zu nehmenden Eröffnung der Polarkreiseisenbahn weiterhin an Ausdehnung und Frequenz zunehmen wird, zu berücksichtigen.

1. Es sollte füglich nachgelassen sein, dass die Nordlandsreise mit Touristendampfern unterbrochen und ohne Nachzahlung auf nachfolgenden Touristen- oder Postdampfern fortgesetzt werden kann.

2. Auf den Schiffen sollten die Plankarten jederzeit leicht zugänglich und benutzbar und in denselben der regelmässige Fahrwasserweg kenntlich gemacht sein. Dies wird zwar durch das Entgegenkommen der Herren Kapitäne schon jetzt erfüllt, aber doch nur bedingungsweise. Wir denken uns diese Karten als Wandschmuck im Salon und in den auf Deck befindlichen Gesellschaftskabinen an Stelle der z. B. im Rauchzimmer des „Haakon Jarl“ angebrachten, wenig schönen Wandgemälde.

3. Das im Jahre 1884 zur leichteren Ersteigung des Nordkaps angebrachte Seil würde füglich anstatt neben einer übersteilen Stiege neben einem der Oertlichkeit nach mittelst Serpentinen leicht herstellbaren bequemeren Fusspfade zu führen sein.

4. Die grosse Reisefrequenz in Verbindung mit dem oft plötzlichen Wechsel der Witterung lassen es dringend angezeigt erscheinen, dass auf dem Plateau des Nordkap irgend ein wenn auch nur bescheidener Unterkunftsraum hergestellt wird.

5. Die Beobachtung des Laufs der Mitternachtssonne sollte erleichtert werden, was etwa durch Errichtung eines Gestells aus einigen horizontalen und senkrechten Stäben geschehen könnte.

Denkschriften, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.*)

1. Hildesheim-Braunschweig.

Die Herstellung eines möglichst abzukürzenden Schienenweges zwischen den Städten Hildesheim und Braunschweig wird von den Bewohnern der interessirten Landestheile seit längerer Zeit eifrig angestrebt. Derselben wurde bereits in dem unterm 23. August 1870 zwischen Preussen und Braunschweig abgeschlossenen Staatsvertrage, betreffend den Verkauf der Braunschweigischen Staatseisenbahnen, gedacht, und ist demnächst die Ausführung der auf Preussischem Gebiet belegenen Theilstrecke von Hildesheim bis zur Braunschweigischen Landesgrenze der ehemaligen Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft konzessionirt worden, während für den auf Braunschweigischem Gebiet belegenen Theil der Bahn von Braunschweig bis zur Landesgrenze der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft die entsprechende Konzession ertheilt wurde.

Die Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft nahm die erforderlichen Projektirungsarbeiten für die ihr konzessionirte Theilstrecke in Angriff und sind diese, wie in den der Landesvertretung über die Bauausführungen und Beschaffungen der Eisenbahnverwaltung erstatteten Berichten mitgetheilt ist, nach dem Uebergang des Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmens auf den Staat soweit zum Abschluss gebracht worden, dass mit der Bauausführung, für welche hinreichende Mittel in dem Baufonds der Hannover-Altenbekener Eisenbahn vorhanden sind, begonnen werden kann, sobald die gleichzeitige Ausführung der Anschlussstrecke auf Braunschweigischem Gebiete sichergestellt ist.

Der auf Braunschweigischem Gebiete belegene Theil der Bahn ist von der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft zwar in Angriff genommen, jedoch einstweilen wieder sistirt worden, weil es an der Bereitstellung der zur Vollendung erforderlichen Geldmittel fehlte.

Nach Artikel V des zwischen Preussen und Braunschweig abgeschlossenen und dem Landtage zur verfassungsmässigen Beschlussnahme zugegangenen Staatsvertrages vom 27/30. Juni 1884, betreffend das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen, übernimmt nunmehr im Falle des Ueberganges der Braunschweigischen Eisenbahnen auf den Preussischen Staat Letzterer die Herstellung und den Betrieb der gesammten Bahnstrecke Hildesheim-Braunschweig, und zwar soll nach der Bestimmung des Vertrages der Bau baldmöglichst in Angriff genommen und mit thunlichster Beschleunigung zu Ende geführt werden.

Die in Aussicht genommene Bahnlinie, welche etwa 7 km westlich von Braunschweig in die bestehende Station Gr. Gleidingen der Lehrte-Braunschweiger Eisenbahn einmünden soll, verbindet in fast gerader Linie die Stadt Hildesheim (25 900 Einwohner, Eisengiessereien, Fabrik landwirthschaftlicher Maschinen, Mühlsteinfabriken, Handelsmühlen, grosse Zuckerraffinerie auf Melasse und dergl.) mit der Stadt Braunschweig (75 000 Einwohner, Maschinenfabriken, chemische Fabriken, Zuckerfabriken und Raffinerien, Nähmaschinenfabriken, Cichorienfabriken, grosse Brauereien und Ziegeleien, Eisen- und Stahlhütte, Jutespinnerei und dergl.) und kürzt den über Lehrte vorhandenen 69,4 km langen Bahnweg um etwa 27 km ab.

Die Bahn durchzieht auf Preussischem Gebiet, abgesehen von einer kurzen im östlichen Theile des Kreises Hildesheim — 498 qkm, 70 000 Einwohner — belegenen Strecke, den Kreis Marienburg in Hannover — 677 qkm, 55 000 Einwohner —, überschreitet bei Söhlde die Preussisch-Braunschweigische Landesgrenze und durchschneidet den westlichen Theil der Kreise Wolfenbüttel — 732 qkm, 66 000 Einwohner — und Braunschweig — 540 qkm, 112 000 Einwohner.

Das lokale Verkehrsgebiet der Bahn umfasst ungefähr 300 qkm mit rund 36 000 Einwohnern. Der Boden ist äusserst fruchtbar und zählt zum besten im nördlichen Deutschland. In nächster Nähe der projektirten Linie befinden sich 5 grosse Rohzuckerfabriken, deren Transporte demnächst der neuen Bahn zufallen werden.

Ungefähr in der Mitte der Linie bei dem Dorfe Söhlde auf Preussischem Gebiete befindet sich ein ausgedehntes Kreidelager mit 12 Kreidemühlen, ausserdem sind zahlreiche Steinbrüche, Getreidemühlen und mehrere kleinere industrielle Etablissements vorhanden. Den bedeutenden Hochofenwerken der Ilseder Hütte

*) Zu § 1 No. I des betreffenden Gesetzentwurfes, abgedruckt in No. 10 S. 119.

bei Gross-Ilsede, welche z. Z. einen Eisenbahnanschluss an die nördlich gelegene Station Peine der Hannover-Braunschweigischen Eisenbahn besitzt, wird durch den Bau der neuen Linie erwünschte Gelegenheit zu einem zweiten Anschluss in südlicher Richtung gegeben.

Mit Rücksicht auf die Bedeutung, welche die Bahn hiernach nicht nur für den Lokalverkehr der durchschnittenen Gegend, sondern auch für den Durchgangsverkehr haben wird, soll der Ausbau derselben als Vollbahn bewirkt werden.

Die noch aufzuwendenden Baukosten für die ungefähr 34,5 km lange Bahn sind einschliesslich der in diesem Falle dem Staate zur Last fallenden, in Höhe von rund 705 000 *M.* noch zu deckenden Grunderwerbskosten auf 3 500 000 *M.* = 101 400 *M.* pro Kilometer zu veranschlagen. Hiervon entfallen:

a) auf die ungefähr 21,4 km lange Preussische Strecke 2 300 000 Mark (einschliesslich der von der Staatsverwaltung bereits für die Vorarbeiten bestrittenen Ausgaben von rund 26 000 *M.*),
b) auf die ungefähr 13,1 km lange Braunschweigische Strecke 1 200 000 *M.* (ausschliesslich der Aufwendungen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft für die von ihr bereits ausgeführten Arbeiten und Erwerbungen im Betrage von rund 575 000 *M.*).

Wie bereits in der allgemeinen Begründung bemerkt, stehen zur theilweisen Deckung der obigen Kostensumme von 3 500 000 Mark in dem auf den Staat übergegangenen Baufonds der Hannover-Altenbekener Eisenbahn 2 400 000 *M.* und in dem Baufonds der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ungefähr 285 700 Mark, zusammen 2 685 700 *M.* zur Verfügung, so dass noch etwa 814 300 *M.* zu beschaffen sein würden.

2. Hochneukirch-Grevenbroich.

Der in dem wirthschaftlich hoch entwickelten südwestlichen Theile des Regierungsbezirks Düsseldorf belegene Kreis Grevenbroich entbehrt zur vollständigen Entfaltung seiner Kräfte eines Schienenweges, welcher die ihn von Norden nach Süden in fast parallelem Lauf durchziehenden Bahnlinien M.-Gladbach-Jülich und Neuss-Düren in der Richtung von Osten nach Westen verbindet.

Durch den Ausbau der oben bezeichneten Eisenbahn, welche mit ihrer ganzen Länge von etwa 10,2 km im Kreise Grevenbroich — 237 qkm, 41 000 Einwohner — liegt und ein Verkehrsgebiet von nahezu 100 qkm mit etwa 20 000 Einwohnern erschliesst, soll dem beregten Verkehrsbedürfnisse abgeholfen werden.

Die hauptsächlichsten Vortheile der Bahn sind für die Landwirthschaft zu erwarten, welche bei günstigen Bodenverhältnissen schon jetzt mit gutem Erfolge betrieben wird. Die Herstellung der projektirten Verbindung wird eine weitere Steigerung der Produktion ermöglichen und insbesondere dazu beitragen, dass die reichen Erzeugnisse des durch die Melioration des Erftflusses gewonnenen etwa 300 ha grossen Gemüseländereien auf leichte Weise in den dichtbevölkerten Gladbacher Industriebezirk geführt werden können.

In den Hauptorten des von der projektirten Bahn durchschnittenen Gebiets Hochneukirch, Jüchen, Grevenbroich mit insgesammt 5 500 Einwohnern und in benachbarten Orten hat sich auch bereits eine lebhafte industrielle und Gewerbthätigkeit entwickelt. Abgesehen von mehreren Zuckerfabriken sind eine grosse Zahl von Arbeitern beschäftigende Baumwollspinnereien, verschiedene Webereien, Dampf-, Mahl- und Sägemühlen, eine Maschinen-, Dochten- und Kratzenfabrik, eine Gerberei, Ziegeleien, Cigarrenfabriken und Bierbrauereien vorhanden, welche sämmtlich in Folge des erleichterten Bezuges der Rohstoffe und des günstigeren Absatzes der Fabrikate erhebliche Vortheile von dem Bau der Bahn erwarten können.

Von werthvoller Bedeutung wird die neue Verbindung auch für den Getreidehandel sein, der in Hochneukirch und besonders in Jüchen, dem Verkehrsmittelpunkt der neuen Bahn, in hoher Blüthe steht. In letztgedachtem Orte befindet sich eine der grössten Getreidehandlungen der Rheinprovinz mit einem Jahresumschlag von ungefähr 2 000 000 kg.

Der erleichterte Verkehr mit Neuss, dem Hauptplatz des Getreidehandels in den westlichen Provinzen, wird diesem Erwerbszweig erwünschte Gelegenheit zu weiterer Entwickelung verschaffen. Ebenso sind von der besseren Verbindung mit den industriereichen Nachbarstädten Odenkirchen, Rheydt und M.-Gladbach die günstigsten Wirkungen auf die Verkehrsbeziehungen der Bewohner der zu erschliessenden Gegend zu erwarten. Den zahlreichen Arbeitern wird die Möglichkeit geboten, in benachbarten Fabriken lohnende Beschäftigung zu suchen, ohne dass sie genöthigt wären, ihre billigeren Wohnstätten aufzugeben.

Wenngleich nach Vorstehendem die projektirte Bahn zunächst zur Befriedigung lokaler Verkehrsbedürfnisse bestimmt ist, so wird dieselbe doch auch zugleich für die Vermittelung des durchgehenden Verkehrs von nicht zu unterschätzender Bedeutung sein.

Mit Rücksicht hierauf und auf eine im Auge zu behaltende Fortsetzung der Linie in der Richtung auf Köln erscheint es angemessen, das Projekt nach den für Vollbahnen massgebenden Grundsätzen zur Ausführung zu bringen.

Als Ausfuhrartikel werden der neuen Linie hauptsächlich Rohzucker, Getreide aller Art und Gemüse, Zuckerrüben, Mehl, fertige baumwollene Gewebe, Maschinen, Dochte, Kratzen, Cigarren etc. zufallen, während die Einfuhr vornehmlich in Kohlen, Koaks, Baumaterialien, Baumwolle, Dungstoffen, Kolonial- und Manufakturwaaren bestehen wird.

Die Baukosten der ungefähr 10,2 km langen Bahn sind einschliesslich der in diesem Falle staatsseitig zu übernehmenden, etwa 289 000 *M.* betragenden Grunderwerbskosten auf 1 150 000 *M.* = 112 700 *M.* pro Kilometer veranschlagt.

(Fortsetzung folgt).

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 398 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. Begleitschreiben zu dem Entwurfe eines neu redigirten Uebereinkommens, betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 426 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen über die Vereins-Abrechnungsstelle und Ueberweisung eines Antrages auf Interpretation einer den § 2 des Uebereinkommens betreffenden Frage an die Kommission für das Vereins-Statut zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 618 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 664 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Situationsplane der im Jahre 1884 im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg neu eröffneten Eisenbahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 686 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einrichtung der bedeckten Güterwagen der Ostpreussischen Südbahn zum Getreidetransport in loser Schüttung (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 708 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 709 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ausschliessung des Artikels „flüssiges Ammoniak“ vom Eisenbahntransport (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 721 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der für Rechnung des Preussischen Staates verwalteten Eisenbahnen im Jahre 1883/84 (abgesandt am 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen exkl. der Königlich Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen).

No. 722 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 723 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Strecke Piski-Vajdahunyad (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 751 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 12. d. Mts.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Besondere Bahngebühren für besondere Leistungen.

Dieses Prinzip wurde in einem jüngsten Erlasse des Oesterreichischen Handelsministers ausgesprochen, in welchen den Bahnverwaltungen die Einhebung einer höheren Gebühr als der ursprünglichen für Duplikate von Aufnahmescheinen zugestanden wird. Wenn auch die beantragte Gebühr von 10 kr. als zu hoch befunden und eine Ermässigung derselben angerathen wurde, so ist doch durch die Anerkennung des erwähnten Prinzipes schon viel gewonnen. Es giebt nämlich manche spezielle Dienstleistungen, die das Publikum gratis fordern zu können glaubt, welche doch Zeit und Mühe des Personals und mitunter auch eine Verantwortung des Bahnunternehmens in Anspruch nehmen, wofür billiger Weise ein Entgelt geleistet werden sollte. Dies ist insbesondere der Fall bei den über Nachnahmen ausgestellten Legitimationsscheinen, gegen deren Einziehung allein der eingegangene Nachnahmebetrag instruktionsmässig ausgezahlt werden soll. Bei dem häufig eintretenden Verlust begnügen sich die Bahnen bekannten Parteien gegenüber aus Kulanz mit deren Revers, um ihnen die Zeit und Kosten der Amortisation (Mortifikation) zu ersparen. Nachdem die Bahnverwaltungen dadurch immerhin ein Risiko eingehen, indem sie von dem Inhaber des Originals in Anspruch genommen werden können, ohne immer ihren Regress bei der Partei zu finden, so sollte für diese Erleich-

terung eine und zwar viel höher bemessene Gebühr normirt werden, wodurch sich auch solche Verluste bedeutend vermindern würden.

Der Oesterreichische Budgetausschuss über den Staatseisenbahnbau.

Ueber den Stand der diesfälligen Arbeiten gab Präsident v. Czedik die von den Ausschussmitgliedern verlangten Auskünfte.

Bei der Arlbergbahn schreiten die Arbeiten sehr befriedigend vor. Im Verlaufe des Winters haben sich keine Unfälle ereignet, und die Leistungsfähigkeit habe sich viel günstiger herausgestellt, als angenommen worden war. Die Gerüchte von der Legung eines zweiten Gleises am jenseitigen Flussufer beruhen auf einer Meinungsäusserung über die eventuelle Anlage eines solchen Gleises im Bedarfsfalle. Die Ansprüche eines Bauunternehmers auf Vergütung von Mehrauslagen, welche durch den schaarenweisen Abzug der Arbeiter nach Südtirol veranlasst wurden, sind nach Einholung des Urtheils von massgebender juristischer Seite im Wege der Unterhandlung von 2 000 000 auf 900 000 fl. herabgemindert worden. Den Klagen über die Unzulänglichkeit und den schlechten Bau der Galizischen Transversalbahn begegnete der genannte Präsident mit der Auseinandersetzung darüber, dass vieles übertrieben sei; man habe die Eröffnung der Bahn urgirt, und die Beschleunigung der Eröffnung brachte es mit sich, dass im Anfange noch vieles zu wünschen übrig blieb. In der Hoffnung der bevorstehenden Eröffnung wurde eine grosse Menge von Gütern, z. B. Naphtha, in den Stationen angehäuft, und diese konnten dann nicht mit einem Male befördert werden. Es wurden jedoch zur Aushilfe auf die Transversalbahn gegen 500 Waggons von anderwärts geleitet. Die Regierung hat eben jetzt die westliche Strecke durch einen Beamten bereisen und sich einen genauen Bericht erstatten lassen. Die östliche Strecke wurde als Lokalbahn gebaut und dann erst dem Transversalnetze eingefügt. Ueberhaupt wurde die Bahn mit zu geringem Kostenaufwande hergestellt. Auch wird die normale Fahrordnung erst successive eingeführt werden — auf der westlichen Strecke mit 15. d. M. — und die Uebelstände des Anschlusses werden sich dann beheben. Was die Uebergabe des Baues an eine Generalunternehmung oder in einzelnen Loosen anlangt, so sind die gemachten Erfahrungen nicht gleich. Bei der Arlbergbahn wäre der Bau durch eine Generalunternehmung dem Staate billiger gekommen, bei der Transversalbahn aber hätte man mit dem hierzu bewilligten Betrage sicher nicht ausgereicht, wenn der Bau in Loosen hätte vergeben werden sollen. — Betreffend den Ausbau der Eisenbahn von Stry über Skole an die Galizisch-Ungarische Grenze, gibt Freiherr v. Czedik Aufschlüsse über die ausnahmsweise beschränkte Offertausschreibung zum Baue von zwei Brücken und eines Tunnels im Gesammtwerthe von ca. 300 000 fl. und rechtfertigt die beschleunigte Vergebung des Baues dieser Objekte. — Die Bedeckung der Kosten des Staatseisenbahnbetriebes wurde ebenso wie der Titel „Betheiligung an der Kapitalsbeschaffung zum Zwecke des Baues von Privateisenbahnen" und der Titel „Errichtung einer Trajektanstalt in Bregenz" nach der Regierungsvorlage bewilligt. — Schliesslich erklärte Handelsminister v. Pino über eine Anfrage, dass eine Gesetzesvorlage wegen Entschädigung der Kommunen und Länder für den Steuerausfall in Folge der Verstaatlichung von Bahnen in Vorberathung stehe.

Die Eisenbahnbauten in Oesterreich.

Mit Ende 1884 ergab sich folgender Stand der Eisenbahnbauten in Oesterreich: An Staatseisenbahnen wurden im Dezember 1884 die westlichen Linien, respektive Strecken der Galizischen Transversalbahn, und zwar Saybusch - Neusandec mit 146,7 km, Zagorzany-Gorlice mit 4,2 km, Buczacz - Husiatyn mit 72,6 und Sucha-Skawina mit 44,2 km Länge dem Verkehre übergeben; an Privatbahnen gelangten zur Eröffnung die 16 km lange Strecke Klostergrab-Mulde der Prag-Duxer Bahn und die 10,5 km lange Lokalbahnlinie Schluckenau-Wölmsdorf-Nixdorf der Böhmischen Nordbahngesellschaft. Zugewachsen als Bahnlinie ist blos bei den Staatsbahnen die 79 km lange Strecke Stry - Beskid. Die Zahl der Baukilometer sank daher gegenüber der mit Ende November ausgewiesenen bis Ende Dezember bei den Staatsbahnen von 267,7 auf 79 km, bei den Privatbahnen von 190,1 auf 163,6 km. In das Jahr 1885 traten somit im ganzen 242,6 km im Baue begriffener Eisenbahnen herüber. Von diesen kann als vollendet bezeichnet werden die Sekundärbahn Rudelsdorf-Landskron der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn - Gesellschaft, und sind der Vollendung wesentlich entgegengereift die Sekundärbahn Brünn - Tischnowitz derselben Gesellschaft und die Theilstrecke Krasna-Wsetin der Lokalbahnlinie Mährisch-Weisskirchen-Walachisch - Meseritsch - Wsetin der Oesterreichischen Lokaleisenbahn - Gesellschaft. Die Anzahl der bei der Ausführung der Staats- und Privatbahnen beschäftigten Arbeiter fiel mit Rücksicht auf die zahlreichen Bahneröffnungen von 21 460 auf 5 539, somit um 15 921 Mann.

Geleitscheine für explodirbare Sendungen.

Im „Oesterreichischen Centralblatt" vom 14. d. M. stellt der Hofsekretär des Handelsministeriums Dr. Freiherr von Buschmann alle Verordnungen zusammen, welche für Geleitscheine zu solchen Sendungen inkl. des Dynamits von der Oesterreichischen Regierung erlassen wurden.

Verladung von Hornvieh in Ungarn.

Der Ungarische Handelsminister hat diesbezüglich folgendes verordnet: Vom veterinärpolizeilichen Standpunkte wird hinsichtlich des Hornviehes angeordnet, dass in jene Viehwagen, deren Ladefläche 12,8 bis 16 □m beträgt, verhältnissmässig 7 bis 9 Stück gemästetes, oder 8 bis 11 Stück mageres Hornvieh verladen werde; in die auf den Linien der priv. Südbahn in Verwendung stehenden Viehwagen mit 20,3 qm Ladefläche sind höchstens 12 Stück gemästetes, oder 15 Stück mageres, in jene mit 28,8 qm Ladefläche hingegen höchstens 16 Stück gemästetes, oder 20 Stück mageres Hornvieh zu verladen.

Die genaue Befolgung dieser Verordnung wird den Eisenbahnbeschau-Kommissionen zur Pflicht gemacht, welche zugleich ermächtigt und verhalten werden, zur Verhinderung der Ueberfüllung der Wagen unter Rücksichtnahme auf die Körperkonstitution der zu verladenden Thiere, auf die Transport- und Witterungsverhältnisse diese maximalen Zahlen eventuell zu reduziren. Die Verkehrsunternehmungen haben dagegen dafür Sorge zu tragen, dass die Ladefläche der zu Thiertransporten verwendeten Wagen auf einem jeden einzelnen Wagen genau und deutlich angegeben und diese Verordnung in jeder Verlade- d. i. Auf- und Abladestation an einem geeigneten Orte affichirt werde.

Eisenbahn-Zufahrtsstrassen in Dalmatien.

Nach diesem am 24. Januar sanktionirten Gesetze fällt sowohl die Erstanlage als auch die Erhaltung der Zufahrtsstrassen zu den Stationen und Frachtenmagazinen der Eisenbahnen, falls hierzu nicht die Eisenbahngesellschaft oder eine andere physische oder juristische Person durch ein Gesetz, durch die Konzession oder vertragsmässig verpflichtet sein sollte, nur den betheiligten Gemeinden zur Last und ist der betreffende Kostenaufwand als eine gemeinsame, die ganze Gemeinde treffende Auslage anzusehen und hat nur der Landesausschuss die Entscheidung zu treffen, ob eine zu einer Eisenbahnstation führende Strasse überhaupt, dann ob dieselbe auf Kosten einer oder mehrerer Gemeinden gebaut werden soll, in welch letzterem Falle der Landesausschuss auch das Verhältniss festzustellen hat, nach welchem eine jede der betheiligten Gemeinden zu den Baukosten beizutragen hat.

Verfügungen betreffend die Rinderpest.

Vom Oesterreichischen Ministerium des Innern wurde den Landesstellen die Anordnung vom 8. Mai 1873 in Erinnerung gebracht, dass alle die Rinderpest betreffenden Verfügungen sofort sämmtlichen Bahnverwaltungen bekannt zu geben sind, deren Verzeichniss beziehungsweise Sitz unter Einem nach dem gegenwärtigen Stande publizirt wurde. Eine Vereinfachung solcher Bekanntgabe wird von Seite des Handelsministeriums verfügt werden.

Das Ende der Eisenbahntarif-Enquete.

Vor einigen Tagen trat, nach Mittheilung des „Fremden-Blattes", das von der Direktorenkonferenz mit den Berathungen über die nach Abschluss der Eisenbahntarif - Enquete vom Handelsministerium ergangenen vierzehn Erlässe, betreffend die von der Enquete gestellten Anträge, betraute Tarifkomitee zu einer Schlussberathung zusammen. Nachdem über die von der Gruppe IX der Tarifenquete gestellten Anträge bereits früher Beschluss gefasst war, gelangten diesmal die vom Komitee über die Anträge der acht Gruppen: Eisen, Kohle, Holz, Mehl, Getreide, Zucker, Salz, Petroleum, gemachten Vorschläge zur Austragung. Das Subkomitee beendete diese Arbeiten und nahm einen grossen Theil der von der Enquete gestellten Anträge an. Zu manchen nicht acceptirten Anträgen hat die Generaldirektion der Staatseisenbahnen Separatvota angemeldet. Die ganze Angelegenheit kommt noch im Laufe dieses Monats vor die Direktorenkonferenz, welche selbstverständlich die Anträge des Komitees genehmigen und dieselben zur Bekanntgabe ans Handelsministerium leiten wird. Diesem wird es nun vorbehalten bleiben, diese Anträge zu prüfen, auf Grund derselben etwaige nöthige Tarifänderungen den Bahnen zu gestatten oder nicht acceptirte Anträge der Enquete zur nochmaligen Berathung der Direktorenkonferenz zu überweisen. Und so wäre denn nach einem Zwischenraum von zwei Jahren das von der Eisenbahntarif-Enquete geschaffene Material von den Eisenbahnen einer meritorischen Behandlung unterzogen worden, wobei sich nicht verkennen lässt, dass nunmehr erst jene Früchte der Tarifenquete zur Reife gelangt sind, an deren Erlangung man so lange gezweifelt hat.

Direktorenkonferenz der Ungarischen Bahnen.

In der am 9. d. M. unter Vorsitz des Ministerialrathes v. Tolnay stattgehabten Konferenz der Direktoren der Ungarischen

Eisenbahnen gelangten, wie „Nemzet" berichtet, nachstehende wichtigere Angelegenheiten zur Verhandlung. Es wurde in erster Reihe diskutirt der Durchführungsmodus (der vom Handelsministerium in Angelegenheit der Deutschen Uebersetzung der Certifikate von nach Oesterreich zu transportirenden Nutzthieren erlassenen Verordnung. Es gelangte ferner zur Verhandlung die Eingabe des Landesverbandes der Ungarischen Spiritusindustriellen wegen Anwendung der Getreideexporttarife beim Transport von Spiritus. Hierauf bezughabend wurde konstatirt, dass diese Gleichstellung hinsichtlich der in Betracht kommenden wichtigeren Relationen, wie die nach der Schweiz, nach Italien, Triest und Fiume bereits besteht, und dass nach den nach Oesterreich zu expedirenden Spiritussendungen bereits Ermässigungen bestehen, so dass das Gros der in der Eingabe enthaltenen Wünsche bereits als erfüllt zu betrachten sei. Es wurde weiter acceptirt, die auf Ansuchen des Pester Handelsgremiums an das Kommunikationsministerium zu richtende Repräsentation, in welcher um Aufstellung eines Tarifinformations-Eisenbahnbüreaus gebeten wird; es wurde gleichzeitig konstatirt, dass die Durchführung dieses Planes in der gewünschten Gestalt unter unseren obwaltenden Verhältnissen auf viele Schwierigkeiten stossen dürfte. Schliesslich wurden gewisse Fahrbegünstigungen für unbemittelte Geisteskranke, die in die Landesirrenanstalt überführt oder von dort in die Heimath befördert werden, eingeräumt — und zur Kenntniss genommen, dass die Generalversammlung des Deutschen Eisenbahnverbandes am 23. August l. J. in Budapest stattfinden wird.

Munkács-Beskider Eisenbahn.

Die Bauarbeiten auf dieser Staatsbahnlinie schreiten derart vorwärts, dass die Inbetriebsetzung der 30 km langen Theilstrecke Munkács-Hársfalva für die nächsten Monate zu erwarten steht. Den Betrieb dieser Linie wird infolge der Verfügung des Königlich Ungarischen Kommunikationsministers, mit vollständiger Wahrung des staatlichen Einflusses, die Ungarische Nordostbahn führen, und haben die Verhandlungen begonnen. Bezüglich des Betriebes über die Galizisch-Ungarische Grenze bis zur Station Lavoczne hat die Ungarische Regierung mit dem Oesterreichischen Ministerium ein Uebereinkommen getroffen.

Generalversammlung der Nordwestbahn.

Die am 12. d. M. abgehaltene ausserordentliche Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn hatte zum Zwecke die Beschlussfassung über die Anträge des Verwaltungsrathes: a) auf Ratifikation eines vom Verwaltungsrathe mit der Staatsverwaltung abgeschlossenen Uebereinkommens wegen Erhöhung des garantirten Anlagekapitals behufs Refundirung der zu Lasten der Betriebsrechnung des garantirten Bahnnetzes bestrittenen und noch zu bestreitenden Bau- und Anschaffungskosten und (im Falle ertheilter Ratifikation) b) auf Ermächtigung des Verwaltungsrathes zur Aufnahme und Begebung der den Gegenstand des erwähnten Uebereinkommens bildenden, für Investitionszwecke bestimmten 4 pCt. Prioritätsanleihe im Nominalbetrage von 11 Millionen Gulden Silber. Nach Eröffnung der Versammlung durch den Präsidenten des Verwaltungsrathes Franz Altgrafen zu Salm-Reifferscheidt erstattete der Generaldirektor Hofrath Dr. v. Gross den Bericht des Verwaltungsrathes und verlas den Wortlaut des Protokollarübereinkommens. Die Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Genehmigung dieses Uebereinkommens, die Ermächtigung zur Aufnahme der Prioritäts-Anleihe und zur Durchführung der hierdurch bedingten Statutenänderungen wurden einstimmig und ohne Debatte angenommen.

Generalversammlung Wien-Pottendorf-Wiener Neustädter Bahn.

Diese Generalversammlung fand am 29. v. M. statt. Die genannte Bahn eröffnet gewöhnlich die Reihe der ordentlichen Generalversammlungen schon zu Anfang des Jahres, wozu sie auch infolge ihres einfachen Betriebs- resp. Pachtverhältnisses zur Südbahn in der Lage ist. Nach Genehmigung des Rechnungsabschlusses für das abgelaufene Jahr wurde dem Verwaltungsrathe das Absolutorium ertheilt. Ferner wurde beschlossen, den nach Bezahlung der 5prozentigen Prioritäts- und Aktienzinsen verbleibenden Ueberschuss von 6 800 fl. der Reserve für Kouponsstempel zuzuweisen und den nächsten Juli- und Januar-Koupon der Aktien aus dem Pachtschilling mit 5 pCt. auszuzahlen. Zum Präsidenten des Verwaltungsrathes wurde Dr. Mitscha und als Mitglied desselben Hofrath Schreiner (Generalsekretär der Südbahn) gewählt.

Spaniens Eisenbahnverhältnisse.

Hierüber hielt im Eisenbahnklub der Verwaltungsrath der Mährischen Centralbahn, Arthur Mayer, einen auf eigener Anschauung basirten Vortrag. Während in Oesterreich-Ungarn inklusive Bosnien auf je 37 km und in Deutschland auf je 17 km Bodenfläche 1 km Eisenbahnen entfallen, kommen in Spanien erst auf 67 km Bodenfläche 1 km Eisenbahnen. Bau und Betrieb derselben ist in Französischen Händen; das Material wird auch aus England und Deutschland bezogen; der Dienst ist nichts weniger als stramm; die Personenwagen selbst der 1. Klasse fast unreinlich; die Stationshäuser sind elende, finstere Baracken; auf den Stationen sind Auskünfte gar nicht zu erhalten; dafür begleiten 2 Gendarmen jeden Zug. Trotzdem ist der Personenverkehr ziemlich lebhaft, obzwar der Zuganschluss so mangelhaft ist, dass von Paris nach Cadix je 12 Stunden in Sevilla und Madrid gewartet werden muss. Der Güterverkehr ist unbedeutend und beschränkt sich auf Wein und Spiritus im Süden, da der Seeweg billiger ist. Eine bessere Verbindung mit Frankreich wird jetzt mittelst eines weiteren Durchbruches der Pyrenäen zum Zwecke der rascheren Erreichung Algiers über Karthagena geplant. Schliesslich wäre eine kräftige Hand zur Leitung des Spanischen Bahnwesens sehr erwünscht.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Trotz der Vertagung der Börsensteuer war doch infolge der Zolldebatten in Deutschland und Frankreich die Stimmung für Bahnwerthe sehr gedrückt, da man wieder eine Schädigung unseres Exportes befürchtet. So fielen Nordbahn auf 2462; Carl-Ludwig auf 268,50; Nordwest auf 176,75; Elbethal auf 185,25 und Oesterreichische Staatsbahn auf 306,30; nur Südbahn stieg infolge von Kaufordres auf 144,20. Lemberg-Czernowitz wich infolge des Scheiterns der Verkaufsunterhandlungen in Bukarest auf 216. Gesucht waren vom Auslande 3 prozentige Prioritäten der Staatsbahnen, welche auf 195 stiegen.

Die Italienischen Eisenbahnen in 1883.

Der im Dezember vor. Js. erschienenen „Relazione statistica sulla costruzione e sull' esercizio delle strade ferrate italiane per 1883" entnehmen wir auch in diesem Jahre mehrere Einzelheiten von allgemeinerem Interesse.*)

Das Werk zerfällt wie bisher in vier Theile: Bahnbauten für direkte Staatsrechnung auf Grund älterer Gesetze; Bauten des Ergänzungsnetzes nach dem Gesetz vom 29. Juli 1879; Privatbahnbauten (nebst Anhang über Tramways) und schliesslich die Betriebsresultate pro 1883.

Was die drei ersten Theile anbelangt, so sind dieselben im Vorjahre des Näheren besprochen worden (No. 24 pro 1884 S. 320 u. ff. D. Red.), so dass in der Hauptsache und bezüglich einer Uebersicht auf dieses Referat verwiesen werden darf; im Einzelnen sind folgende Fortschritte resp. Aenderungen zu vermerken:

Zum ersten Theil ad I, Calabro-Sicilische Bahnen dritter Periode, ist zu erwähnen, dass die in der Vallelunga-Linie belegene ca. 7,5 km lange Strecke mit der grossen Gallerie von Marianopoli noch nicht hat im Bau vollendet werden können, ebensowenig die 1,6 km lange Verbindungsstrecke auf der Linie Catania-Licata.

Die vier Anlagen des ersten Theiles geben in tabellarischer Form die einzelnen Baukosten der im Text erwähnten Bahnen in Jahressummen an. —

Im zweiten Theil ist der Stand der Arbeiten bis zu ult. Juni 1884 klargestellt und sind hier folgende Fortschritte zu erwähnen:

Von den Linien der 1. Kategorie war: No. 2, Rom-Solmona, auf der ganzen Länge im Bau, No. 3, Parma-Spezia, desgleichen, ebenso No. 4, Faenza-Florenz, in der Gesammtlänge von 97,8 km. Unter No. 8, Eboli-Reggio, werden zugleich mit einbegriffen ausser der Hauptlinie Reggio-Castrocucco die Gabelung Castrocucco-Battipaglia und Castrocucco-Sicignano; von erstgenannten 270 km waren 15 km (Reggio-Scilla) im Betriebe, ein Theil im Bau, etwa ein Drittel noch in Vorarbeit. Von der 105 km langen Strecke Sicignano-Castrocucco war etwa die kleinere Hälfte (ab Sicignano) im Bau, und von der dritten Strecke, welche sich auf der ganzen Länge von 132,6 km im Bau befindet, war nur die Strecke Battipaglia-Agripoli dem Betriebe übergeben.

Nach der beigegebenen Tabelle umfassten die 8 Linien 1. Kategorie 990 km.

Von den 20 Linien 2. Kategorie war: No. 2, Aosta-Ivrea auf der ganzen Linie in Bauangriff genommen, wovon zwei Strecken (Quincinetto-Verrès und Chambave-Aosta) im März 1885 dem Betriebe übergeben werden sollen. No. 3, Gozzano-Domodossola, 53,7 km in 5 Loosen, davon eines (Gozzano-Orta) im Betriebe, zwei im Bau. No. 4, Cuneo-Ventimiglia (Nizza), bis zum Tenda-Pass (50 km) die Vorarbeiten

*) Der ebengenannte Bericht ist in seinem bisherigen Druckformat (Grossquart, 559 Seiten) erschienen, ausser der alljährlichen Uebersichtskarte — welche diesmal mit 1. Oktober 1884 abschliesst — von einer graphischen Darstellung der kilometrischen Einnahme sowie der Totaleinnahme der Hauptstationen begleitet und auch in diesem Jahre von dem Generaldirektor Valsecchi im Ministerium der öffentlichen Arbeiten verfasst resp. dem Minister Genala dedizirt. Die Uebersichten und Tabellen haben gegen früher eine Vermehrung erfahren und es ist daraus noch der Stand der Bahnen wie der Tramways am Schlusse des I. Halbjahres 1884 ersichtlich.

beendigt, Bau begonnen. Zu No. 5, Succursale dei Giovi, ist noch hinzuzufügen, dass in der in Angriff genommenen Strecke Mignanego-Ronco der grosse Apenninen-Tunnel mitenthalten ist. No. 6, Sondrio-Colico-Chiavenna, war in ganzer Länge im Bau; von No. 7, Belluno-Feltre-Treviso, sind 3 Loose (Cornuda bis Treviso) in Betrieb, die 5 übrigen im Bau. No. 8, Macerata-Albacina, war auf ganzer Länge in Bauangriff genommen; bei No. 9, Ascoli-S. Benedetto, war der Bau nahezu vollendet; No. 10, Teramo-Giuliano, wurde am 12. Juli 1884 dem Betriebe übergeben, und bei No. 15, Küste Catanzaro zur Meerenge Veraldi, die Strecke Catanzaro-Station bis zur Küste schon mit 15. Juli 1883 eröffnet. Bei No. 16, Tarent-Brindisi, war die gesammte Länge im Bau, desgleichen bei No. 17, Messina-Patti-Cerda; von No. 19, Adria-Chioggia war die Hälfte (Adria-Lorso-Adige) im Bau fertig.

Ad 20, Lecco-Colico, sind die ursprünglichen Projekte geändert worden, so dass der Bau sich dadurch verzögerte.

Die Gesammtausdehnung der Bahnen 2. Kategorie beträgt 1 162,3 km.

Linien 3. Kategorie: Von No. 1, Novara-Varallo, soll der Rest zum 1. Juni 1887 betriebsfähig sein; von No. 2, Chivasso-Casale, sollte die erste Strecke (bis Dora Baltea) mit Ende Januar 1885 betriebsfähig hergestellt sein, während der Rest in Verding gegeben ist. No. 3, Carmagnola-Bra, ist am 7. April 1884 eröffnet worden; bei No. 4, Cuneo-Mondovi, war ein Loos im Bau nahezu vollendet, zwei waren zum Bau vorbereitet. Von No. 5, Airasca-Cavallermaggiore, waren beide Loose im Bau, und zwar sollte Airasca-Moretta in den ersten Monaten, der Rest zu Ende Juli 1885 zur Eröffnung gelangen. Von No. 8, Parma-Brescia-Iseo, konnten bisher nur 15 km (Parma-Colorno) in Betrieb gesetzt werden, doch soll der Rest im Frühjahr 1885 zur Eröffnung gelangen. Bei No. 12, Ferrara-Ravenna-Rimini, wurde Ferrara-Argenta am 31. Dezember 1883 in Betrieb gesetzt, während der Rest noch im Bau war. No. 18, Frascati Station-Frascati Stadt, wurde am 2. Februar 1884 eröffnet. Bezüglich No. 19, Velletri-Terracina, war insofern eine endgültige Entscheidung noch nicht getroffen, weil diese Linie in den Zug der direkten Bahn Rom-Neapel mit aufzunehmen wäre, ebenso bei No. 21, Sparanise-Carinola-Gaeta; No. 20, Cajanello-Isernia, war in ganzer Länger (41 km) im Bau, No. 22, Salerno-San Severino, zur Submission ausgeschrieben und No. 23, Foggia-Lucera, noch in der Revisionsinstanz. Von No. 25, Candela-Fiumara d'Atella, waren 11 km im Bau nahezu vollendet, von No. 26, Ponte Sa. Venere-Avellino, war der Entwurf an die Südbahn-Gesellschaft zur Ausführung zurückgegeben, während von No. 27, Ponte Sa. Venere über Venosa, Altamura und Gioia die Tracirung beendigt war; auch von No. 29, Verbindung Fiumara d'Atella nach Linie Eboli-Potenza, gelangte der Entwurf an die Südbahn-Gesellschaft behufs Vollendung. Bei No. 31, Valsavoia-Caltagirone, waren wegen Abstandnahme von der übernommenen Submission die Arbeiten grossentheils sistirt. Bei No. 34, Legnago-Monselice, waren die 5 Loose theils in Arbeit, theils verdungen; No. 35, Gallarate-Laveno, wurde am 17. März 1884 eröffnet.

Die gesammten 36 Linien 3. Kategorie hatten eine Ausdehnung von 1 714,7 km.

Linien 4. Kategorie. Von den 5 im Vorjahr angegebenen staatsseitig zu bauenden Linien (zusammen 138 km) sollte No. 4, Castelvetrano-Porto Empedocle, baldigst in Bauangriff genommen werden, während die vier übrigen, wenngleich im Bau, noch nicht vollendet waren. Die weiteren, der privaten Thätigkeit überlassenen, Linien dieser Kategorie (Ges. vom 29. Juli 1879) erhöhten die Kilometerziffer der in Vorarbeit begriffenen Strecken auf 4 005 km.

Zu dieser Kategorie gehören noch vier, in den Nachträgen zu ebengenanntem Gesetz nicht mehr aufgeführten Linien: direkte Bahn Rom-Neapel, Genua-Ovada-Asti, Santhià-Borgomanero-Sesto Calende und Gravellona-Intra-Schweizer Grenze, sämmtlich im Stadium der Vorarbeiten.

Der dritte Theil des Rechenschaftsberichts, welcher wiederum die aus privater Thätigkeit entstandenen Eisenbahnen bespricht, enthält grossentheils das nämliche wie im Vorjahr, weshalb wir bezüglich desselben auf das in No. 24 Jahrg. 1884 S. 322 dieser Zeitung gesagte verweisen. (Eröffnet sind die unter 1, 2, 3, 8, 9 (Ventosa-Reggio), 10 und 17 erwähnten Linien resp. Strecken Gozzano-Alzo, Benevento-Campobasso-Termoli, Sassuolo-Mirandola, Ventoso-Reggio, Parma-Suzzara, Albano-Nettuno bis zum 1. Juli 1884.) Es sind als in 1883 der privaten Industrie resp. an Genossenschaften konzessionirte Linien neu hinzugetreten: Menaggio-Porlezza und Luino-Ponte-Tresa 25 km, Dogliani-Monchiero 6 km, Cremona-Borgo S. Donnino 38 km, Novara-Saronno-Seregno 40 km, Castellammare-Cancello mit Abzweigungen nach Gragnano, den Häfen von Torre Annunziata und Castellammare 45 km, Neapel-Pozzuoli-Cuma 19 km und Schio-Torre Belvicino nebst Schio-Piovene-Arsiero 24 km. Die Gesammtlänge dieser Privatkonzessionen, von denen auch die letztgenannten im Projekt endgültig festgestellt, theilweise sogar im Bau begriffen sind, erreichte die Summe von 1 481 km.

In dem Anhang zum III. Theil des Berichts werden die ult. Juni 1884 in Betrieb befindlichen Dampftramways auf 1 659,8 km (im Jahr vorher 1 497,5 km) und die im Bau befindlichen auf 454,2 km (im Vorjahr 353,3 km) beziffert; es treten zu den in No. 24 auf Seite 322 Jahrg. 1883 dieser Zeitung aufgeführten noch folgende neu hinzu:

Bergamo-Serite, 15 km, konz. 29./3. 1884,
Lucca-Pontedera, 70,5 km, konz. 16./8. 1883,
Mantua-Ostiglia, 65 km, endgültig konz. 29./5. 1884,
Neapel-Piligrotta, 5,3 km, konz. 8./10. 1883,
Vercelli-Casale, 29 km, konz. 8./3. 1884,
Tromello-Ottobino, 8 km, konz. 1./4. 1883,
Lugo-Alfonsine, 18 km, konz. 14./2. 1884,
Turin-Pianezza-Druent, 15,7 km, konz. 8./2. 1884,
Mestre S. Bonifacio (Venedig), 4 km, konz. 25./4 1884.

Die Unfallsstatistik bezüglich Handhabung des Tramwaydienstes giebt 229 Unfälle an und zwar: Zusammenstösse von Zügen 34, Entgleisungen 62, Attentate auf Züge 2, Ueberfahren 36, Unfälle aus verschiedenen sonstigen Ursachen 38, insgesammt 172, wobei im Ganzen 57 Personen getödtet und 69 verletzt wurden. Hierzu treten noch 57 Fälle des Anfahrens an Maschinen und Wagen. Der schwerste Unglücksfall ereignete sich auf der Linie Neapel-Caivano, welcher allein 7 Todte und 23 Verletzte ergab.

(Schluss folgt.)

England.

Packetbeförderung.

„Express“-Gesellschaften sind in England nie recht in Blüthe gekommen und die dortigen Bahnen haben bisher ein faktisches Monopol gehabt für die Beförderung von Packeten (parcels) und haben dies Geschäft schlecht genug besorgt. Nach dem „Railroad Express“ ist aber eine Verbesserung im Gange. Derselbe sagt hierüber: „Eine bedeutende Vermehrung ist neuerdings in dem Parcel-Verkehr auf den meisten Bahnen eingetreten und dies hat die London und Northwestern Bahn veranlasst, verschiedene Special-Packetwagen zu bauen, welche in der Konstruktion den neuerlich eingestellten Personenwagen ähnlich sind, indem sie bedeckte Verbindungsgänge zwischen einander besitzen. Sie haben an beiden Enden Oeffnungen, in der ganzen Länge Fenster und sind ausgerüstet mit Raufen (racks), Einwurföffnungen (pigeon-holes) für Briefe und kleine Packete und sonstigen Bequemlichkeiten. Dies System ist eine theilweise Nachahmung der Regierungs-Packetpost und bezweckt schnellere Beförderung, Vermeidung von Gefahr des Verlustes bei Umladung; Geschäftserleichterung für die Schaffner, denen dadurch mehr Zeit verbleiben soll, sich um die Passagiere und deren Gepäck zu kümmern und sich mit grösserer Aufmerksamkeit den Signalen während der Fahrt zu widmen (?). Der Gedanke, besondere nur zum Parcel-Transport bestimmte Züge zu befördern, ist ein neuer und sollte er sich nach einem passenden Versuche als praktisch erweisen, so werden zweifelsohne andere Gesellschaften mit ähnlichen Einrichtungen nachfolgen“.

Amerikanische Korrespondenz.

Personenverkehr in Newyork.

Die Newyorker müssen einen gehörigen Theil des Jahres unterwegs sein. Der Bericht der städtischen Bahnlinien für das am 30. September endigende Jahr ergiebt, dass in letzterem 284 000 000 Passagiere darauf befördert sind, davon etwa 97 000 000 auf den Hochbahnen und 187 000 000 auf den Pferdebahnen, deren Geschäft ein blühendes ist, den sie vertheilen Dividenden von 5—10 pCt.

Ingenieur J. B. Jervis.

Am 12. Januar cr. starb zu Rome (N. Y.) in seinem 90. Jahre Jon Bloomfield Jervis, einer jener hervorragenden Männer, deren Talent und Thatkraft während der letzten 70 Jahre darauf gerichtet gewesen ist, das wunderbare System innerer Verbesserung aufzubauen, welche die Geschichte der Nordamerikanischen Nation während des gegenwärtigen Jahrhunderts kennzeichnet.

Aus der in der „Railr. Gazette“ vom 23. Januar cr. enthaltenen ausführlichen Biographie entnehmen wir, dass Jervis zu Huntington (L. J.) als der älteste Sohn eines Zimmermanns 1795 geboren, ohne regelmässigen Schulunterricht — öffentliche Schulen gab es dort damals noch nicht — aufwuchs und sich von seinem 15. bis 22. Jahre mit Ackerbau und Bedienung einer Sägemühle beschäftigte.

Seine Karriere als Ingenieur begann er 1817 als Zimmermann beim Bau des Eriekanals und seine Strebsamkeit brachte ihn schon nach 2 Jahren zu der Stellung eines Lokalingenieurs über 17 Miles Kanal zu dem jetzt fabelhaft klingenden, damals aber als erwünscht und einträglich geltenden Gehaltssatze von

1,25 D. (ca. 5 *M*) pro Tag. Später war er bei anderen Kanalbauten thätig, namentlich von 1825—1830 als Oberingenieur des Delaware & Hudson Kanals; richtete aber während dieses Zeitraums seine Aufmerksamkeit auch auf die Anlegung von Eisenbahnen, erbaute namentlich einen Theil der Carbondale Eisenbahn, für welche er in England schon ein Jahr vor dem berühmten Versuche mit dem „Rocket“ auf der Liverpool-Manchester Eisenbahn die erste nach Nordamerika gebrachte Lokomotive, den „Stourbridge Lion“, bestellte und einführte.

Im Jahre 1830 erbaute er als Oberingenieur die Albany & Shenetady Eisenbahn, die erste im Staate Newyork entstandene, und in den folgenden Jahren eine andere Eisenbahn, und wendete hierbei sein besonderes Interesse der Verbesserung der Lokomotiven zu. Das nach seinem Entwurf damals angenommene System des Untergestells ist heute auf 125 000 Miles Amerikanischen und vielen auswärtigen Bahnen noch in Anwendung.

Von 1836 erbaute er den Croton Aquädukt, damals bestimmt für eine Bevölkerung von 250 000 und für 95 000 000 Gallonen pro 24 Stunden, jetzt aber noch in Benutzung für eine Bevölkerung von 1 400 000 mit einem täglichen Verbrauch von 95 000 000 Gallonen Wasser.

Auch bei andern Wasserbauten war er bis 1847 thätig, namentlich denen in Port Jervis, welcher Platz nach ihm benannt wurde. Von 1847—49 fungirte er als Oberingenieur der Hudson River Eisenbahn, während welcher Zeit besonders schwierige Theile derselben hergestellt wurden. Die Geldbeschaffung für diese Bahn wurde wesentlich durch Jervis' Ruf erleichtert.

Im Jahre 1850 besuchte er Europa, wo er von den bedeutendsten Ingenieuren mit Auszeichnung behandelt wurde. Auf Einladung von Rob. Stephenson wohnte er dem Stapellauf einer der grossen Röhren für die Brücke über die Menai Straits bei. Nach seiner Rückkehr widmete er sich wieder dem Eisenbahndienst, wurde 1851 zum Präsidenten der Chicago & Rock Island Eisenbahn ernannt, und fungirte später in verschiedenen hohen Stellungen bei anderen Eisenbahngesellschaften bis zum Jahre 1866. Von da ab bleibt er konsultirender Ingenieur der Pittsburgh, Fort Wayne & Chicago Eisenbahn bis 1872 und wendet dann bis zu seinem Lebensende seine Thätigkeit vorzugsweise der Rome Merchant Eisenwerk-Gesellschaft zu, die er vom Ruin errettet und auf einen günstigen Standpunkt bringt. Noch im Alter von 82—84 Jahren ist er litterarisch beschäftigt und schätzbare Werke von ihm bezeugen die Klarheit seines Geistes bis ins höchste Alter.

„Der Tod des Mr. Jervis“, so schliesst der Artikel „verursacht eine allgemeine Trauer; denn ein grosser Ingenieur, ein guter Mann und ein werthvoller Bürger ist abberufen. Die wichtigen und dauernden Werke, auf welche er eine Lebenszeit verwendet hat, werden die Menschheit erheben und ihr wohlthun noch lange, nachdem seine Gebeine zu Staub verfallen sind und sein Ruhm als einer der grössten Amerikanischen Ingenieure wird sein Jahrhundert weit überleben. Aber vor allem wird die Erinnerung sich erhalten an die Thätigkeit, Energie und Ausdauer, durch welche er alle ihm entgegenstehenden Hindernisse überwand und von der niedrigsten Stufe des Berufs zur höchsten emporstieg; die Reinheit seines Lebens und sein ehrenwerther und hochherziger Charakter werden stets ein Vorbild bleiben für die Amerikanische Jugend und sie ermuthigen, seinem Beispiel zu folgen.“

Konkurrenzkämpfe.

Die Pennsylvania Bahn, welche sich in dem seit Monaten bestehenden Kampfe der Trunklinien um den ost-westlichen Durchgangsverkehr lange gesträubt hat, ihre Transportpreise zu ermässigen, hat sich nun doch gezwungen gesehen, Mitte Januar cr. ihre Fahrgelder für Einwanderer auf der Strecke von Newyork nach Chicago, St. Louis und Cincinnati (1 450 resp. 1 200 und 1 690 km) von dem regelmässigen Satze von 13 D. auf 1. D. herabzusetzen. Wenn auch in dieser Jahreszeit der Einwandererverkehr, welcher ohnehin 1884 gegen 1882 um 36 pCt. und gegen 1883 um 19 pCt. abgenommen hat, am schwächsten ist, so ist der Vorgang doch sehr bemerkenswerth, denn pro Kilometer stellt sich dieser Satz auf ca. ¼—⅓ *₰* pro Person.

Im Gütertransport ist gleichzeitig durch Beschluss einer Konferenz der Trunkbahn-Präsidenten den betheiligten Bahnen freigestellt, sich nicht an den Konkurrenzvertrag (Pool) zu halten, sondern jeder Konkurrenz zu begegnen. In Folge dessen ist die Getreidefracht Chicago-Newyork von dem regelmässigen 25 Cts.-Satze ziemlich allgemein auf 20 Cts. heruntergegangen.

Export von 1884.

Die Ausfuhr aus Nordamerika an Getreide etc. hat betragen:

im Jahre 1884	177 000 000	Bushels,
„ „ 1883	181 000 000	„
„ „ 1882	163 000 000	„
„ „ 1881	226 000 000	„
„ „ 1880	298 000 000	„

es fand also ein Rückgang von 2 pCt. gegen 1883 und eine Zunahme von 8⅓ pCt. gegen 1882, dagegen eine bedeutende Abnahme gegen 1881 und 1880 statt. Am bedeutendsten war der Ausfall im Jahre 1884 in dem Artikel Mais, bei dem er 47 pCt. betrug; dieser wurde dann durch die Zunahme in allen anderen Getreidearten bis auf jene 2 pCt. ausgeglichen.

Der Werth des Getreide- etc. Exports fiel von 173 000 000 D. in 1883 auf 145 000 000 D. in 1884, also um 16 pCt.

Eisenbahngehälter in Missouri.

Der Bericht des Kommissars für Statistik für den Staat Missouri ergiebt, dass in diesem 19 486 Menschen bei den Eisenbahnen beschäftigt wurden, deren jährliches Einkommen durchschnittlich wie folgt ist: Direktoren (General Officers) 4 524 D., Assistenten derselben (assistant and division superintendents) 2 400 D., Civilingenieure 1 884 D., Maschinenmeister 3 000 D., Transportmeister, Bahnmeister und Brückenvormänner 1 440 D., Büreaubeamte (clerks) 732 D., Maschinisten 810 D., Passagierzugführer 1 056 D. (= 4 383 *M*!), Güterzugführer 1 080 D., Personenzug-Lokomotivführer 1 080 D., Feuerleute 660 D., Putzer 432 D., Gepäckmeister (baggagemen) 600 D., Bremser 684 D., Stationsvorsteher 684 D., Telegraphisten 650 D., Arbeiter 343 D., Weichensteller und Wächter 480 D. u. s. w.

Lokomotiv-Wettrennen.

An Stelle des früher üblichen, so oft verderblich gewordenen Wettfahrens der Dampfschiffe scheint das der Lokomotiven in Gebrauch zu kommen. Schon vor einiger Zeit berichteten wir von einem solchen (No. 100 S. 1297 Jahrg. 1884); über einen ähnlichen Fall schreibt die „Atlanta (Ga.) Constitution“ vom 11. Januar cr.:

Gestern Morgen fand ein aufregendes Wettrennen zwischen zwei nach Atlanta fahrenden Zügen statt. Einige Meilen von der Stadt, wo die Georgia Pacific und die Western & Atlanta Eisenbahn zusammentreffen, war der Anfangspunkt; dort waren beide Züge einander unmittelbar gegenüber; die Passagiere und Zugbeamten sprangen alle an die Fenster in Erwartung eines Spasses. Dem Georgia Pacificzug gelang es, eine halbe Lokomotivenlänge vorzukommen und dessen Passagiere jubelten laut und schnitten den Passagieren des anderen Zuges Gesichter, einzelne setzten sogar ihren Daumen an die Nase. Die Passagiere des Western & Atlantic Eisenbahnzuges erwiderten dies durch herausfordernden Schrei und der Lokomotivführer dieses Zuges veranlasste mit entschlossenem Gesichtsausdruck seinen Feuermann, Kohlen aufzuwerfen, während er selbst das sonst nöthige besorgte. Die Maschine sprang vorwärts gleich einem gespornten Renner und augenblicklich bemächtigte sich die grösstmöglichste Erregung der Passagiere, an der selbst die Damen und Kinder durch Rufen und Tücherwehen betheiligt waren und alle schienen ausser sich zu sein durch das interessante des neuen Wettrennens. Nachdem beide Züge so unter dem wildesten Enthusiasmus der Insassen eine Weile nebeneinander her gebraust sind und der Feuermann des Western & Alicanta Eisenbahnzuges richtig alles rothglühend gemacht hat, gelingt es dessen Führer endlich vorzukommen. Als er an seinem Nebenbuhler vorüber ist, zieht er einfach seinen Hut und ruft letzterem seinen „Guten Abend“ zu.

Ein neuer Gepäckexpeditions-Modus.

Je mehr sich das Amerikanische Bahnnetz verzweigt und je mehr direkte Expedirung von Gepäck zum Bedürfniss wird, desto mehr muss hervortreten, dass das bisherige System des Expedirens durch Anheften von Blechmarken an die Gepäckstücke unzureichend ist.

Dies hat die Lake Erie und Western Bahn durch Einführung eines dem Deutschen System sich nähernden neuen Checks aus Manilla-Kartenpapier mit vier Koupons zum Ausdruck gebracht. Auf den Lokalchecks werden die Stationen durch aufgedruckte Nummern, auf den Checks des direkten Verkehrs die Routen durch die aufgedruckten Namen von Hauptstationen derselben und die Bestimmungsstationen durch Marken, enthaltend die Nummern oder Namen derselben, angegeben. Den ersten Koupon erhält der Reisende, den zweiten der Packmeister für den Beamten, welchem er seinen Bericht erstattet, den dritten behält der Packmeister als Begleitpapier bis zur Bestimmungsstation. Der vierte, enthaltend Name und Adresse des Eigenthümers, wird in eine Messinghülse (welche in eigenthümlicher Art zum Schutz des Kartonchecks eingerichtet ist) gesteckt und in der gewöhnlichen Weise an das Gepäckstück angeknüpft.

Die Koupons zeigen die Nummer des benutzten Zuges und den Tag des Abgangs, der Ankunft und der Auslieferung an und sollen zugleich statt besonderer Rapporte über das beförderte Gepäck, die erhobene Fracht und Lagergebühr dienen, also zugleich Formulare und Schreibarbeit ersparen.

Diese Art von Checks ist seit 5 Monaten im Gebrauch und hat zu befriedigenden Resultaten geführt bezüglich Behandlung des Gepäcks bei gleichzeitiger Zunahme der Gepäckfrachteinnahmen.

Auch die am 21. Januar cr. stattgehabte Jahreskonferenz der National-Association der General-Baggage-Agents hat sich

mit der Berathung eines Entwurfs zu einem verbesserten Gepäckexpeditions-Verfahren beschäftigt, welches den Zweck haben soll, einen grösseren gegenseitigen Schutz sowohl der Bahnen wie auch der Reisenden zu sichern. Danach sollen ebenfalls Karten mit aufgedruckten Nummern an die Gepäckstücke befestigt und die Duplikate der Karten an die Reisenden verabfolgt werden, welche sie bei Rückempfang des Gepäcks zurückgeben müssen. Auf die Hauptexemplare soll auch die volle Adresse des Eigenthümers geschrieben werden.

Dieses Verfahren fand bei den Theilnehmern der Konferenz allgemeine Annahme.

Uebrigens wurde in der Konferenz noch einstimmig beschlossen, die allgemeine Annahme einer Transportgebühr von ½ Cent pro Mile und je 100 Pfund Uebergewicht über das Freigepäck zu empfehlen. Dabei sollte zwischen Konkurrenzpunkten die Festsetzung einer niedrigeren Rate durch besonderes Abkommen unbehindert sein. („Railr. Gaz.")

Strafrecht. Gefährdung des Eisenbahnbetriebes.

v. O. **Die Worte „einen Transport" im § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B. bezeichnen nicht einen individuell bestimmten Transport, sondern drücken in allerdings ungenauer Fassung die Gefährdung des Eisenbahnbetriebes aus.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revision ist unbegründet. Nach den Feststellungen des angefochtenen Urtheils hat sich in der Nacht vom 26. auf den 27. Januar 1884 ein Wagenzug, bestehend aus 17 leeren verkuppelten Eisenbahn-Güterwagen ohne Lokomotive und Tender, welcher am 26. Januar Vormittags in Romansweiler mit dem Zuge 842 angekommen, dort behufs Beladung und späterer Weiterbeförderung abgehängt und auf dem Gleise II der genannten Station aufgestellt war, infolge eines sehr heftigen Sturmes in Bewegung gesetzt, ist durch die Weiche No. 1 auf das Hauptgleise gelangt und auf diesem etwa 7 km in der Richtung nach Schlettstadt weiter gerollt, bis er zwischen den Stationen Marlenheim und Kirchheim auf dem Hauptgleise von selbst zum Stehen kam. Hierdurch sind weder Beschädigungen an dem Bahnkörper oder den Eisenbahnwagen, noch — abgesehen von einigen Zugverspätungen — Betriebsstörungen entstanden. Die Strafkammer hat jedoch als erwiesen angenommen, dass dadurch im Sinne des § 316 R.-Str.-G.-B. ein Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt worden sei, da nicht nur im allgemeinen die Möglichkeit einer Störung des Betriebes und der Beförderung auf der in Frage stehenden Bahnlinie namentlich durch Schädigung oder Sperrung des Bahnkörpers und dadurch bedingte Gefährdung der denselben befahrenden Züge nahegelegen sei, sondern es auch geradezu als ein günstiger Zufall angesehen werden müsse, dass der fragliche Wagenzug — ein Eisenbahntransport im Sinne der erwähnten Strafbestimmung — Beschädigungen nicht erlitten habe. Weiter hat dieselbe festgestellt, dass die für das Festlegen der auf Bahnhöfen vorübergehend aufgestellten Wagen in der Instruktion vom 19. Februar 1872, insbesondere in deren §§ 2—4 gegebenen Vorschriften nicht beobachtet worden seien, indem man Vorlegekeile vor den Wagen nicht angebracht habe und die Weiche No. 1 der Vorschrift zuwider nicht geschlossen gewesen sei. Für das richtige Stellen und Verschliessen der Weiche wurde auf Grund der bestehenden Instruktionen nicht blos der Weichensteller, sondern auch der Stationsvorsteher, für das ordnungsmässige Festlegen der Wagen der letztere für verantwortlich erklärt, obgleich die Strafkammer annahm, es sei möglich, dass der Angeklagte Fr. die thatsächliche Vornahme der in Frage stehenden Verrichtungen von Abends 7½ Uhr an dem Angeklagten H. übertragen habe und es möge dies zulässig gewesen sein. In letzterer Beziehung war nach den Urtheilsgründen offenbar die Auffassung massgebend, dass der Stationsvorsteher, auch wenn er die zum Festlegen der Wagen erforderlichen Handlungen einem anderen überlasse, doch verpflichtet sei, darüber zu wachen, dass den Vorschriften der Instruktion genügt werde und dass er deshalb dafür verantwortlich bleibe. Auf Grund der erwähnten Thatsachen hat die Strafkammer festgestellt, dass Fr. und H., welcher letztere inzwischen verstorben ist, als zur Leitung der Eisenbahnfahrten bez. zur Aufsicht über die Bahn und den Beförderungsbetrieb angestellte Personen durch Vernachlässigung der ihnen obliegenden Pflichten das Entlaufen der Wagen verschuldet und dadurch einen Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt haben. — Durch diese Feststellung wird der Thatbestand des in § 316 Abs. 2 R.-Str.-B. vorgesehenen Vergehens erschöpft; auch ist nicht zu ersehen, dass derselben eine rechtsirrthümliche Auffassung zum Grunde liegt. Von dem Angeklagten Fr. wird zwar geltend gemacht, die Strafkammer habe mit Unrecht angenommen, dass die Gefährdung eines Eisenbahntransportes im Sinne des § 316 Abs. 2 a. a. O. vorliege. Jedenfalls habe dieselbe dafür, warum sie den sog. Wagenzug als einen „Transport" angesehen und überhaupt die 17 verkuppelten Güterwagen einen „Wagenzug" genannt habe, keine Gründe angegeben, sonach den § 266 R.-Str-Proz.-Ordn. verletzt. Aber diese Beschwerden erscheinen nicht gerechtfertigt. Soweit es sich um den Begriff des „Transports" auf einer Eisenbahn handelt, liegt den Ausführungen des Angeklagten die Auffassung zu Grunde, § 316 Abs. 2 R.-Str.-G.-B. könne nur dann zur Anwendung kommen, wenn ein bestimmter, genau zu bezeichnender Eisenbahnzug in Gefahr gesetzt worden sei. Dieser Auffassung kann aber nicht beigetreten werden. Im § 315 und § 316 Abs. 1 R.-Str.-G.-B. ist davon die Rede, dass „der Transport" in Gefahr gesetzt wird, bez. Jemand durch eine der im Gesetz bezeichneten Handlungen „den Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr setzt". Hier fehlt jeder Anhaltspunkt dafür, dass nur die Gefährdung eines bestimmten Eisenbahnzuges oder bestimmter Zug- oder Transportmittel die Anwendung der in Frage stehenden Strafbestimmungen rechtfertigen solle. Vielmehr führt die Fassung des Gesetzes zu der Auslegung, dass unter „Transport" die Benutzung der Eisenbahn zu den ihr eigenthümlichen Zwecken, d. h. zur Beförderung von Personen und Gütern verstanden wird, und dass eine Gefährdung dieser Beförderung oder des Betriebes genügt, um die Anwendung des Strafgesetzes, falls alle übrigen Voraussetzungen desselben vorliegen, zu rechtfertigen. Nach dieser Auffassung bedeutet Gefährdung des Transports dasselbe wie Gefährdung des Eisenbahnbetriebes im allgemeinen. Wenn schon durch die Fassung der angeführten Paragraphen nicht die Annahme gerechtfertigt erscheint, die Bestrafung solle von dem Nachweis abhängig gemacht werden, dass ein genau zu bezeichnender Eisenbahnzug gefährdet worden sei, so spricht gegen die beschränkende Auslegung ferner der Grund des Gesetzes, durch das offenbar der Eisenbahnbetrieb im allgemeinen gegen vorsätzliche wie gegen fahrlässige Gefährdungen geschützt werden sollte. Endlich wird die Richtigkeit der dargelegten Auffassung auch dadurch bestätigt, dass in dem zum Schutz der öffentlichen Telegraphenanstalten bestimmten §§ 317 und 318 R.-Str.-G.-B. gleichfalls diejenigen mit Strafe bedroht werden, welche „die Benutzung" einer solchen Anstalt verhindern oder stören, ohne dass es auf den Nachweis ankommt, welche bestimmte Benutzung gehindert oder gestört worden ist. Im § 316 Abs. 2 R.-St.-B. ist nun allerdings nicht von der Gefährdung „des Transports", sondern davon die Rede, dass „ein Transport" in Gefahr gesetzt worden ist. Dieser Gebrauch des unbestimmten Artikels scheint zu dem Schlusse zu berechtigen, dass hier in einem anderen Sinne von Eisenbahntransport gesprochen wird, als im ersten Absatz des § 316 und § 315 a. a. O. Aber eine nähere Betrachtung ergiebt, dass diese Folgerung nicht gerechtfertigt ist, vielmehr nur eine Ungenauigkeit in der Fassung vorliegt. Es ist von vornherein schwer erklärlich, wie man hätte dazu kommen sollen, bei der Gefährdung der Eisenbahn durch Pflichtverletzung von Seite der bei derselben angestellten Beamten nur für den Fall Strafe anzudrohen, dass ein bestimmter Eisenbahnzug in Gefahr gesetzt wird, bei den im § 316 Abs. 1 vorgesehenen Fahrlässigkeitsvergehen dagegen jede Gefährdung des Betriebes mit Strafe zu ahnden. Ein Grund zu einer so abweichenden Behandlung der zwei in einen Paragraphen zusammengefassten, nahe verwandten Vergehen ist umsoweniger ersichtlich, als auch die im Abs. 2 bezeichneten Beamten sich einer Gefährdung aus Fahrlässigkeit schuldig machen können und eine Vernachlässigung der diesen obliegenden Pflichten nicht weniger schwer ins Gewicht fällt als eine Fahrlässigkeit. Auch spricht der Umstand, dass in dem ganz ähnlichen Zwecken wie § 316 dienenden § 318 ein solcher Unterschied nicht gemacht, sondern in beiden Absätzen nur von der „Benutzung der Anstalt" die Rede ist, gegen die Annahme, dass bei der Gefährdung des Eisenbahnbetriebes ein derartiger Unterschied gemacht werden sollte. Weiter kommt in Betracht, dass wenn eine solche Unterscheidung gewollt worden wäre, dringende Veranlassung bestanden hätte, die dazu führenden Gründe bei den Gesetzgebungsverhandlungen mitzutheilen und darzulegen, dass das Wort „Transport" in § 316 Abs. 2 einen ganz anderen Sinn habe als im ersten Absatz und im § 315, indem es hier nicht die Beförderung auf der Eisenbahn oder den Betrieb derselben, sondern die zu transportirenden Gegenstände und die Transportmittel bezeichne. Dafür findet sich aber in der Vorgeschichte des Gesetzes nirgends eine Andeutung dafür, dass bei der Pflichtverletzung der Beamten vom Transport auf der Eisenbahn in einem anderen Sinne gesprochen werde als sonst. — Demnach ist anzunehmen, dass es nicht blos nach §§ 315 und 316 Abs. 1, sondern auch nach Abs. 2 des letzteren lediglich darauf ankommt, ob der Eisenbahnbetrieb als solcher, d. h. die Benutzung der Eisenbahn zu den ihr eigenthümlichen Zwecken gefährdet wurde. Die in dem angefochtenen Urtheile enthaltene Feststellung genügt aber dann, um die Anwendung des § 316 Abs. 2 zu rechtfertigen, da es nach dem Inhalt der Urtheilsgründe als festgestellt anzusehen ist, es seien dadurch, dass der in Frage stehende Wagenzug auf das Hauptgeleise rollte und auf demselben stehen blieb, die Züge, welche dasselbe am nächsten Morgen befahren sollten, gefährdet worden. Es wird hiernach ohne Grund gerügt, dass § 316 Abs. 2 R.-Str.-B. verletzt worden sei; ebenso wird aber auch mit Unrecht geltend gemacht, dass die angefochtene Entscheidung nicht in genügender Weise mit Gründen versehen sei. Dafür, dass die 17 zusammengekuppelten Eisenbahn-

wagen als ein Wagenzug bezeichnet wurden, brauchten besondere Gründe nicht angegeben zu werden, zumal aus dieser Eigenschaft rechtliche Folgerungen nicht abgeleitet wurden. Bezüglich der Annahme, diese Wagen seien als ein Transport im Sinne des § 316 Abs. 1 a. a. O. anzusehen, ist aber in den Urtheilsgründen hinreichendes Material enthalten, um die Nachprüfung zu ermöglichen. Hiernach war das Rechtsmittel zu verwerfen.“ (Erk. des I. Strafsen. des Reichsgerichts vom 30. Oktober 1884 wider Fr. Rep. 1999/84, Puchelt und Duy, Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. X S. 14 ff.).

Litteratur.

Von Wien nach Berlin. Beobachtungen eines wirthschaftlichen Reisenden. Von Dr. A. Peez. Separatabdruck aus der „Neuen Freien Presse“. Wien 1884. Verlag des Verfassers. Druck von Ch. Reisser.

Die sehr lesenswerthe Broschüre beginnt mit einer Beschreibung der auf der Reise von Wien über Brünn und Prag nach Berlin berührten Länderstrecken. Von Interesse sind insbesondere die Betrachtungen über den landwirthschaftlichen Werth einzelner Landstriche in Böhmen, Sachsen und der Mark, über die Bedeutung der Wasserstrassen dieses Gebietes in ihrer jetzigen und in ihrer zukünftigen — durch Kanäle erweiterten — Gestalt, sowie die Urtheile über den Charakter und die wirthschaftliche Lage der Bevölkerung.

Besonders anziehend sind die Vergleiche zwischen den Weltstädten Berlin und Wien in Bezug auf Anlage, Bauart und Kommunikationsmittel. Der Herr Verfasser sagt hierüber u. a.:

„Berlin besitzt zwar keine Ringstrasse und nicht jene glänzende, das Auge des Fremden bestechende Anhäufung von Prachtbauten, wie sie zumal in der Nähe des neuen Rathhauses von ausgezeichneten Künstlern der Donaustadt geschaffen wurden, aber es erfreut sich dafür physisch und wirthschaftlich gesünderer Wohn- und Bauzustände und besitzt in Spreekanälen, Stadtbahn und Ringbahn ein treffliches Kommunikationsnetz, welches die Möglichkeit einer naturgemässen Weiterentwickelung sichert.“

Eine Gegenüberstellung der Verkehrsverhältnisse von Berlin und Wien hinsichtlich der Wasserstrassen fällt zu Ungunsten der Oesterreichischen Metropole aus. Der Herr Verfasser kann mit Recht sagen, dass die kleine dunkle Spree für Berlin als Transportweg mehr thut, als die grosse blaue Donau mitsammt der Wien für die Oesterreichische Hauptstadt. Dagegen hat letztere durch Heranziehung eines köstlichen Trinkwassers aus den Alpen die Gunst ihrer Lage richtig benutzt. Diese Hochquellenleitung hat mit einem Schlage in Bezug auf Trinkwasser die Stadt Wien über alle Europäischen Städte, etwa mit einziger Ausnahme von Rom, hinausgehoben.

Besondere Anerkennung zollt der Autor der Berliner Stadtbahn, beleuchtet Bauart, Betrieb, Frequenz und finanzielle Resultate derselben und ihren Werth in volkswirthschaftlicher und politischer Hinsicht. Er knüpft daran eine abfällige Kritik über die Lage des Projekts der Wiener Stadtbahn.

Als neues grosses Ziel für Oesterreich wie für Preussen, nachdem das Eisenbahnnetz in seinen Hauptlinien ausgebaut ist, stellt der Verfasser die Herstellung guter Wasserstrassen hin. Er sagt in dieser Beziehung: „In beiden Staaten liegt der Mittelpunkt des Netzes in den Hauptstädten, und die in erster Reihe projektirten Kanäle werden zugleich die Verbindung der nordischen und der südlichen Kaiserstadt bewirken. Dort wird sich der Schlesische Kanal an unseren Donau-Oderkanal und der Elbe-Spreekanal an unseren Donau-Elbekanal anschliessen. Grosse Theile Norddeutschlands werden ihren wirthschaftlichen Beruf erst dann vollkommen erfüllt haben, wenn sie zu einer Art Niederlande, zu einem grossen, mit dem Meere vielfach verbundenen, von grossen Wasserstrassen durchschnittenen Binnenhandelsgebiete entwickelt sind. An der Küste und im Moorlande gewinnen, unfruchtbare Strecken ertragfähig zu machen, geht mit jenem ersten Ziele Hand in Hand. Allseitige Entwickelung aller inneren Produktivkräfte und zumal Herabsetzung der Produktionskosten ist das Ziel im Konkurrenzkampfe der Zukunft. Gegenüber England wird vor allem die Mitteleuropäische Industrie den Kampf aufnehmen müssen. Dazu braucht sie billige Produktionskosten, ermöglicht durch zufriedene, geschulte Arbeitskraft, wohlfeiles Kapital und besonders durch wohlfeile Cirkulation aller Rohprodukte. Damit hat Grossbritannien begonnen und nicht anders kann auch unser Ziel sein. Durch Kanäle aber könnte leicht Mitteleuropa seine wirthschaftliche Geltung in Russland, Skandinavien, Holland, Belgien, sowie in den unteren Donauländern und dem Schwarzen Meere beträchtlich steigern und unter allen Umständen unabhängig von dem durch England beherrschten Meere behaupten.“

Norddeutschland, welches die grossen Handels- und Wasserstrassen des Rheins und der Elbe und die reich entwickelte Industrie Rheinlands und Westfalens, Sachsens und Berlins in Besitz hat, betrachtet Peez als die Hauptvermittlerin des nördlichen und östlichen Handels. In Anbetracht der jetzigen günstigen politischen Gestaltung von Deutschland hält derselbe für durchaus zeitgemäss, dass Deutschland und Oesterreich sich wieder an dem früher durch unglückliche Verhältnisse verlorenen Welthandel rüstig betheiligen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die Station Altstadt wird — nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn — vom 15. d. Mts. ab die Bezeichnung Trübenwasser führen.

Berlin, den 17. Februar 1885. (337)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Güterverkehr.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. April 1885 kommen im Hessisch-Badischen Güterverkehr (Heft 9 des Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs) für den Verkehr mit den Stationen Erbenheim und Wiesbaden anderweite Tarifentfernungen und Frachtsätze zur Einführung, welche gegen die seitherigen durchgehends Erhöhungen nachweisen. Bis zum Erscheinen des bezüglichen Tarifnachtrags ertheilt das diesseitige Tarifbureau sowie jenes der Hessischen Ludwigsbahn nähere Auskunft hierüber.

Karlsruhe, den 16. Februar 1885. (338)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Mit Wirkung vom 1. April d. J. kommen an Stelle und unter Aufhebung der im Südwestdeutschen Bodenseeufertarif vom 1. Oktober 1879 für den Verkehr mit der Station Lindau enthaltenen Frachtsätze neue, gegen die seitherigen theils Erhöhungen theils Ermässigung nachweisende Frachtsätze zur Einführung.

Mit dem gleichen Zeitpunkte treten die im vorgenannten Tarife für die Stationen Romanshorn und Rorschach vorgesehenen Frachtsätze, mit Ausnahme jener für den Verkehr mit Stationen der Rhein-Nahebahn, welche noch bis auf Weiteres beibehalten bleiben, ausser Kraft. Soweit die neuen Hefte des Südwestdeutsch-Schweizerischen Gütertarifs, durch welche die zur Aufhebung gelangenden erwähnten Frachtsätze theilweise ersetzt werden, für Romanshorn und Rorschach einerseits und Südwestdeutschen Stationen andererseits keine Frachtsätze mehr enthalten, wird eine direkte Expedition nicht wieder hergestellt.

Ferner werden mit dem 1. April 1885 die in den Tarifen vom 1. Januar 1882 für den Verkehr zwischen Ludwigshafen Mannheim einerseits und den Bodenseeuferstationen andererseits enthaltenen Frachtsätze für Friedrichshafen und Lindau aufgehoben. An Stelle derselben kommen in den Tarifen für den Pfälzisch-Württemberg- und Badisch-Württembergischen bezw. für den Pfälzisch-Bayerischen sowie im internen Badischen Gütertarif anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze zur Einführung.

Bis zum Erscheinen der bezüglichen Tarifnachträge geben die Tarifbureaus der einzelnen betheiligten Verwaltungen hierüber nähere Auskunft. (339)

Karlsruhe, den 17. Februar 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Für den Güterverkehr des **Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbandes** treten mit Gültigkeit vom 1. März cr. in Kraft:

1. Nachtrag VIII, enthaltend: Tarifsätze zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Magdeburg einer- und Stationen der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen andererseits, Preis 0,40 ℳ.

2. Nachtrag IX, enthaltend: Tarifsätze zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch), Hannover und Magdeburg, sowie Stationen der Braunschweigischen und Unterelbeschen Eisenbahn einerseits und Kjöbenhavn und Korsör, Stationen der Seeländischen Staatsbahnen andererseits, Preis 0,30 ℳ.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen.

Exemplare dieser Drucksachen können durch unsere Betriebskontrole zu den vorbezeichneten Preisen bezogen werden.

Altona, den 12. Februar 1885. (340)

Namens der Verwaltungen des Deutsch-Dänischen Eisenbahnverbandes:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Schweizerische Eisenbahnverbände. Zum Theil I des Gütertarifs der Deutsch - Schweizerischen Eisenbahnverbände vom 1. Juli 1884 wird am 1. April cr. ein Nachtrag I in Kraft treten, welcher u. a. Aenderungen in den Tarifbestimmungen und in der Güterklassifikation enthält, wodurch neben einigen Frachterhöhungen mehrfach Ermässigungen eintreten werden. Bis zum Erscheinen jenes Nachtrags I wird das diesseitige Tarifbureau über die eintretenden Aenderungen Auskunft ertheilen.

Karlsruhe, den 17. Februar 1885. (341)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der Grosshzl. Badischen Staatseisenbahnen.

Im Verkehr zwischen der Lübeck-Büchener Station Lübeck und den Stationen der Königlich Bayerischen Staatsbahnen treten vom 1. April d. J. an neu berechnete Tarifsätze für Gütertransporte der ordentlichen Tarifklassen, der Specialtarife, sowie der Ausnahmetarife Holz, Steine, Fluss- und Schwerspath, Bausteine in Kraft. Die seither gültigen Frachtsätze, welche für einen grossen Theil Relationen Erhöhungen erfahren, kommen vom gedachten Zeitpunkt an in Wegfall.

Nähere Auskunft ertheilen auf Anfragen die Verwaltungen der Lübeck-Büchener Bahn resp. der Königlich Bayerischen Staatsbahnen.

Hannover, den 14. Februar 1885. (342)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. Februar d. Js. erscheint der Nachtrag III zum Saarbrücken-Hessischen Gütertarife vom 1. November 1882. Ausser Ergänzungen enthält derselbe ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III und Ausnahmefrachtsätze für verschiedene Stationen. Soweit der Vorrath reicht, ist derselbe von unserem Tarifbüreau unentgeltlich zu erhalten.

Mainz, den 13. Februar 1885. (343)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Mit dem 1. April cr. tritt ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen.

Aachen, den 18. Februar 1885. (344)

Die Direktion.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab erhöht sich der Schnittfrachtsatz der Eilgutklasse von Station Erdorf bis zum Schnittpunkte Aachen von 4,33 Frcs. auf 4,43 Frcs. pro 100 kg.

Köln, den 16. Februar 1885. (345)

Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März l. J. wird der Artikel Strohmasse, wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Sp.-T. II genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht von diesem Gewichte auf jeden beladenen Wagen im internen Badischen Verkehre zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs No. 1 abgefertigt.

Karlsruhe, den 17. Februar 1885. (346)

Generaldirektion.

Am 1. April cr. tritt für den Verkehr der Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden, der Linien Homburg - Frankfurt exkl. und Hanau-Frankfurt inkl. mit Stationen der Badischen Staatsbahnen ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegen die bisherigen Sätze des Nassau - Badischen resp. Mitteldeutschen Tarifs theilweise Tariferhöhungen enthalten wird.

Unser Tarifbüreau ertheilt auf Verlangen nähere Auskunft. (347)

Frankfurt a/M., den 13. Februar 1885.

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M.

Ostdeutsch-Ungarischer Verband, Tarifheft 2. Die unterm 9. November v. Js. mit Gültigkeit im Reklamationswege bis 31. Dezember v. Js. publizirten ermässigten Ausnahmesätze für Reps bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von einigen Ungarischen Stationen nach Berlin kommen unter denselben Bedingungen noch bis zum 31. März dies. J. zur Anwendung.

Die Erstattung der Differenzen für die vom 1. Januar d. J. ab gefahrenen Transporte erfolgt durch die Ungarische Staatsbahn gegen Vorlage der Original-Aufgabsrecepisse bis längstens Ende Juni d. Js.

Breslau, den 13. Februar 1885. (348)

Königliche Eisenbahndirektion,
für die Deutschen Verbands-Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Güter der Klassen I, II, A, B, des Specialtarifes 1 und 2 von Tannwald nach Reichenberg oder vice versa wird vom 14. Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte“ unter den in demselben angeführten Bedingungen ein Nachlass von 3 kr. Oe. W. von den offiziellen Lokalfrachtsätzen des Ausnahmetarifes II im Refaktiewege gewährt.

Wien, am 14. Februar 1885. (349)

K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 1. März d. J. tritt für den Norddeutsch - Sächsischen Verbands-Güterverkehr ein neuer Tarif Heft I und II in Kraft, welcher direkte Frachtsätze für die Station Reichenberg Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn enthält.

Exemplare dieses Tarifes liegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht auf.

Wien, am 10. Februar 1885. (350)

Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlag-Verkehr. Mit 1. März d. J. tritt der Nachtrag IX zum Tarife für den Verkehr zwischen Ungarischen Stationen einerseits und Laube resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz, sowie Dresden Elbkai anderseits in Kraft.

Derselbe enthält theilweise geänderte Frachtsätze für Getreide.

Exemplare liegen bei den betheiligten Stationen, sowie bei der Unterzeichneten zur Einsicht, bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 13. Februar 1885. (351)

Die Generaldirektion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 1. März l. J. gelangt der Nachtrag III zum Tarife für den Ostdeutsch - Oesterreichischen Personenverkehr via Seidenberg-Libau und Mittelwalde vom 20. Juli 1883 zur Einführung.

Derselbe enthält neue Fahrpreise für direkte Billets zwischen einigen Stationen der Königlich Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft, Kaiser Ferdinands - Nordbahn und Oesterreichischen Nordwestbahn andererseits.

Durch diesen Nachtrag wird der direkte Personentarif zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn - Gesellschaft und Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits via Mittelwalde - Wildenschwert vom 10. November 1878 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in den am genannten Verkehre betheiligten Stationen, sowie bei der unterzeichneten Generaldirektion zur Einsicht beziehungsweise zum Verkaufe auf.

Wien, am 14. Februar 1885. (352)

Die Generaldirektion.

IV. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von:

A.	80 Stück	Englischen Weichen zu Schienen der Profile IVb u. IVd.		
	570 „	gewöhnlichen Weichen zu Schienen der Profile IVb u. IVd,		
B.	9 „	Englischen Weichen zu 115mm hohen Sekundärbahnschienen,		
	35 „	gewöhnlichen Weichen zu 115mm hohen Sekundärbahnschienen,		
C.	1 830 „	Schienen zu Weichenzungen,		
D.	70 „	Hartguss-Herzstücken,		
E.	705 „	Flussstahl-Herzstücken	} für Vollbahnen,	
	195 „	Flussstahl-Kreuzungsstücken		
	70 „	Flussstahl-Herzstücken	} für Sekundärbahnen,	
	24 „	Flussstahl-Kreuzungsstücken		
F.	5 330 „	Unterlagsplatten und abnormalen Laschen für Sekundärbahn-Weichen.		

Termin: Mittwoch, den 4. März 1885, Vormittags 12 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse No. 36.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen daselbst zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Erstattung der Kopialien in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ von resp. 4,50, 2,10, 0,50, 0,80, 4,20 und 0,50 ℳ für die unter A. bis F. aufgeführten Gegenstände unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 13. Februar 1885. (353)

Materialienbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion.

Nordhausen - Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen verschiedene alte Oberbau- und Werkstattsmaterialien verkauft werden und ist dazu Termin auf

Sonnabend, den 7. März cr.
Vormittags 11 Uhr

im Büreau unserer Betriebsdirektion anberaumt.

Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von letzterer zu beziehen.

Nordhausen, den 16. Februar 1885. (354)

Die Direktion.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen.

Die Lieferung von:

420 Stück, ungefähr 0,94 t, gewöhnliche Laschen für Profil Ia,
3 650 Stück, ungefähr 11,51 t, innere Winkellaschen für Profil Ia,
3 650 Stück, ungefähr 16,32 t, äussere Winkellaschen für Profil Ia,
15 500 Stück, ungefähr 4,84 t, Laschenschrauben für Profil Ia,
15 700 Stück, ungefähr 0,38 t, Federringe für Profil Ia,
14 700 Stück, ungefähr 25,33 t, Unterlagsplatten litt. Bb für Profil Ia,
380 Stück, ungefähr 0,65 t, Unterlagsplatten litt. Ca für Profil Ia,
91 700 Stück, ungefähr 15,13 t, gewöhnliche Hakennägel für Profil Ia,
15 300 Stück, ungefähr 2,62 t, Doppelkopfnägel für Profil Ia,

in je $^1/_3$ der Menge bis 1. Mai, 1. Juni und 1. Juli 1885 frei nach Bahnhof Chemnitz, soll verdungen werden. Die Lieferungsbedingungen und Zeichnungen liegen im Ingenieur-Hauptbüreau hier (Böhmischer Bahnhof, Ostflügel, Erdgeschoss) zur Einsicht aus und können daselbst Abdrücke davon für 30 ₰ abgegeben werden. Die Angebote sind für jede Materialsorte einzeln giltig zu stellen und mit der Aufschrift „Angebot für Kleineisenzeug" bis zum 7. März d. J., Vormittags 10½ Uhr an die Königliche Generaldirektion postfrei einzureichen. Die Auswahl unter den Bietern, welche bis zum 22. März d. J. einschliesslich an ihre Gebote gebunden sind, bleibt vorbehalten. Wer bis dahin keine Nachricht über die Annahme seines Angebotes empfängt, hat dasselbe als abgelehnt zu betrachten.

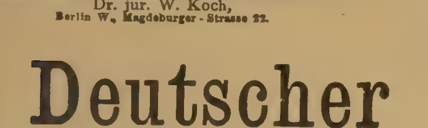
Dresden, am 17. Februar 1885. (355)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.

von Tschirschky.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 16. **Zeitung des Vereins** 1885.


Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. Februar 1885.

Dieser Nummer liegt No. 4 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Die Eisenbahnen der Erde.

In No. 71 S. 913 Jahrg. 1884 unserer Zeitung gaben wir nach der Arbeit eines Schweizer Statistikers einen Ueberblick auf die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde bis zum Schluss des Jahres 1875 für den Zeitraum von je 5 Jahren. Wir bedauerten dabei, dass nicht auch die entsprechenden Angaben über das letzte Jahrfünft, d. h. über das mit dem Jahre 1880 schliessende Quinquennium vorlagen. Ein in dem jüngsten Hefte des „Archivs für Eisenbahnwesen“ (herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten dahier Jahrg. 1885 Heft 1) abgedruckter Aufsatz, welcher eine Uebersicht über die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Erde vom Schluss des Jahres 1879 bis zum Schluss des Jahres 1883 bietet, füllt diese Lücke nicht nur aus, sondern giebt auch eine statistische Uebersicht über die ersten 3 Jahre des laufenden Quinquenniums.

Da die absoluten Längen ein richtiges Bild von der Entwicklung des Eisenbahnnetzes der einzelnen Länder nur geben, wenn sie im Verhältniss zur Flächengrösse und Bevölkerungszahl derselben betrachtet werden, so sind in dieser Uebersicht des „Archivs“ auch die bezüglichen Vergleichszahlen für alle diejenigen mit Eisenbahnen ausgestatteten Länder aufgenommen, für deren Fläche und Bevölkerungszahl bestimmte Angaben vorlagen.*)

Die angegebenen Zahlen beruhen auf amtlichem, von der Redaktion des „Archivs“ gesammelten Material. Gleichwohl ist, wie der Autor des Aufsatzes im „Archiv“ selbst bemerkt, „der Werth solcher Zusammenstellungen und der daraus gewonnenen Vergleichszahlen nur ein bedingter, da, soweit überhaupt statistische Angaben über das Eisenbahnwesen veröffentlicht werden, selbst über die grundlegenden Begriffe in den verschiedenen Ländern keine Uebereinstimmung herrscht.“ So ist schon der Begriff „Eisenbahn“ und „Eisenbahnlänge“ kein feststehender, sondern wird in den verschiedenen statistischen Nachweisungen sehr verschiedenartig aufgefasst. Beispielsweise werden in einzelnen Ländern auch die nach gewerblichen Anlagen führenden Zweigbahnen in die Berechnung eingeschlossen, während anderwärts dies nicht der Fall ist. Die Bedeutung der hieraus sich ergebenden Unterschiede lässt sich daraus ermessen, dass in Deutschland nach der im Reichseisenbahnamt bearbeiteten Statistik der Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1882/83 nicht weniger als 1 680 km Eisenbahnen für Privatzwecke in Betrieb waren. Ausserdem wird zwischen Bau-, Eigenthums- und Betriebslänge nicht immer genügend unterschieden. Für die Zusammenstellung der Eisenbahnen der Erde berücksichtigt das „Archiv“ nur die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen resp. deren Betriebslängen, bemerkt aber mit Recht, dass der grösste Theil der statistischen Nachweisungen nur einfache Zahlen für die Längen mittheilt, ohne nähere Angabe, welche Längen und welche Eisenbahnen gemeint sind.

Eine weitere Schwierigkeit, welche einer vergleichenden Uebersicht der Entwicklung des Eisenbahnnetzes in den einzelnen Ländern entgegensteht, liegt darin, dass die statistischen Nachweisungen nicht alle auf den nämlichen Zeitabschnitt bezogen sind, indem dieselben nicht überall (z. B. nicht in Deutschland) auf den Abschluss des Kalenderjahres fallen.

Können demnach solche Zusammenstellungen über die Längen der Eisenbahnen nur annähernd richtig sein, so sind dieselben doch, wenn sie auf so trefflichem Material beruhen, wie solches hier zur Verwendung kam, von erheblichem Interesse, da die Entwicklung des Eisenbahnnetzes der Länder von der grössten volkswirthschaftlichen Bedeutung ist und Differenzen wie die angedeuteten das Gesammtresultat nur unwesentlich beeinflussen resp. den Gesammtüberblick, auf den es ja hauptsächlich ankommt, nicht stört.

Wir lassen daher nach dem „Archiv“ die entsprechenden Angaben über die Ausdehnung des Eisenbahnnetzes der Erde in dem Zeitraum von 1880—1883 hier folgen.*)

*) Ein grösseres Interesse haben diese Vergleichszahlen nur in Bezug auf die wirthschaftlich höher entwickelten Länder, in deren Kulturleben die Eisenbahnen einen hervorragenden Faktor bilden, und sind daher nur für diese Länder jene Verhältnisszahlen gegeben.

*) Mit Hinblick auf die in No. 71 cit. gegebene Zusammenstellung lassen wir beim Raummangel die Angabe pro 1879 fort und geben das Verhältniss zur Flächengrösse und Bevölkerungszahl nur in Prozenten an, während wir den Zuwachs der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern im ganzen und in Prozenten weiterhin besprechen werden.

Europa.

		1880	1881	1882	1883	pro 100 km	pro 10 000 Einw.
Deutschland	km	33 411	34 257	34 950	35 810	6,6	7,9
Oesterreich-Ungarn	„	18 476	18 889	19 696	20 598	3,3	5,4
Grossbritannien u. Irland	„	28 872	29 262	29 531	29 890	9,5	8,5
Frankreich	„	26 191	27 618	28 880	29 688	5,6	7,9
Russland m. Finnland	„	23 857	23 896	24 452	25 121	0,5	3,0
Italien	„	8 715	8 893	9 182	9 450	3,2	3,3
Belgien	„	4 112	4 182	4 240	4 269	14,5	7,7
Niederlande m. Luxemburg	„	2 300	2 360	2 400	2 520	7,1	6,0
Schweiz	„	2 571	2 618	2 733	2 797	6,8	9,8
Spanien	„	7 494	7 794	7 848	8 251	1,6	4,9
Portugal	„	1 150	1 219	1 482	1 492	1,7	3,6
Dänemark	„	1 579	1 620	1 750	1 790	4,7	9,1
Norwegen	„	1 059	1 115	1 500	1 550	0,5	8,2
Schweden	„	5 761	6 174	6 300	6 400	1,4	14,0
Rumänien	„	1 387	1 430	1 470	1 500	1,2	2,8
Griechenland	„	11	11	11	22	—	—
Europ. Türkei, Bulgar., Rumelien, Bosnien	„	1 470	1 636	1 760	1 765	—	—
Zusammen Europa	km	168 416	172 974	178 185	182 913	—	—

Amerika.

		1880	1881	1882	1883	pro 100 km	pro 10 000 Einw.
Ver. Staaten v. Amerika	km	145 835	163 118	181 326	191 356	2,1	36,8
Britisch Nordamerika	„	11 140	12 000	13 100	13 300	0,2	29,4
Mexiko	„	1 120	2 500	3 580	4 840	0,2	4,8
Centralamerika, Antillen, Columbien u. Venezuela	„	1 710	1 815	1 920	2 100	—	—
Brasilien	„	3 200	3 900	4 850	5 100	0,1	4,6
Argentinische Republik	„	2 320	2 500	2 650	2 700	0,1	10,6
Paraguay	„	72	72	72	72	0,1	2,4
Uruguay	„	370	430	430	470	0,3	10,7
Chile	„	1 800	1 800	1 800	1 800	0,3	8,2
Peru	„	2 600	2 600	2 600	2 600	0,2	8,7
Bolivia	„	56	56	56	56	—	0,2
Ecuador	„	60	60	60	60	—	0,6
Zusammen Amerika	km	170 283	190 851	212 444	224 454	—	—

Asien.

		1880	1881	1882	1883	pro 100 km	pro 10 000 Einw.
ritisch Indien	km	14 800	15 800	16 200	16 650	0,4	0,7
Ceylon	„	200	200	260	260	—	—
Kleinasien	„	372	372	372	372	—	—
Niederländ. Indien	„	450	600	990	1 100	—	—
Japan	„	120	150	200	250	0,1	0,1
Zusammen Asien	km	15 942	17 122	18 022	18 632	—	—

Afrika.

		1880	1881	1882	1883	pro 100 km	pro 10 000 Einw.
Aegypten	km	1 500	1 500	1500	1 500	—	—
Algier	„	1 300	1 400	1748	1 779	—	—
Tunis	„	105	105	150	246	—	—
Kapkolonie	„	1 400	1 400	1500	1 733	—	—
Natal	„	120	120	120	158	—	—
Mauritius u. sonstige Afrikan. Länder	„	150	200	250	250	—	—
Zusammen Afrika	km	4 575	4 725	5 268	5 666	—	—

Australien.

		1880	1881	1882	1883	pro 100 km	pro 10 000 Einw.
Neuseeland	km	2 050	2 150	2 252	2 313	0,9	47,7
Victoria	„	1 900	1 915	2 168	2 400	1,0	27,8
Neu-Süd-Wales	„	1 358	1 593	2 030	2 300	0,3	31,1
Süd-Australien	„	1 000	1 100	1 300	1 500	0,2	56,1
Queensland	„	1 100	1 280	1 350	1 600	0,1	70,8
Tasmania	„	247	277	277	277	0,4	24,1
West-Australien	„	144	144	144	144	—	49,6
Zusammen Australien	km	7 799	8 459	9 521	10 534	—	—

Rekapitulation.

		1880	1881	1882	1883	pro 100 km	pro 10 000 Einw.
Europa	km	168 416	172 974	178 185	182 913	—	—
Amerika	„	170 283	190 851	212 444	224 454	—	—
Asien	„	15 942	17 122	18 022	18 632	—	—
Afrika	„	4 575	4 725	5 268	5 666	—	—
Australien	„	7 799	8 459	9 521	10 534	—	—
Zusammen a. d. Erde	km	367 015	394 131	423 440	442 199	—	—

Das Eisenbahnnetz der Welt hat sich somit in dem Zeitraum von 1881—1883 um 75 184 km, von 1879—1883 um 92 168 km, durchschnittlich in den letzten Jahren um 23 042 km vermehrt.

Welch' ein ungeheurer Aufwand von Kapital in jener Summe liegt, wird klar, wenn man bedenkt, dass nach Neumann-Spallart die Baukosten eines Kilometers Eisenbahn ca. 216 000 *M.* betragen. Danach absorbirte die Herstellung des Eisenbahnnetzes der Erde (zu 442 199 km gerechnet) den enormen Betrag von 95½ Milliarden Mark.

Zum Vergleiche bemerkt der Statistiker des „Archiv", dass der Umfang der Erde am Aequator 40 070 km und die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde 388 500 km beträgt. Die Längenausdehnung, welche das Eisenbahnnetz am Ende des Jahres 1883 erreicht hatte, beträgt also schon mehr als das 11fache des Erdumfanges und übertrifft die mittlere Entfernung des Mondes von der Erde um mehr als 53 000 km!

Von den 92 168 km, um welche die Eisenbahnen von 1879 bis 1883 zugenommen haben, kommt übrigens die grössere Hälfte auf die Vereinigten Staaten von Amerika (56 327 km), so dass nicht mehr als 35 841 km auf alle übrigen Staaten entfallen. Von letzterer Summe kommt ein verhältnissmässig sehr beträchtlicher Theil auf die grossen aussereuropäischen Eisenbahngebiete, nämlich des übrigen Amerika (so insbesondere auf Mexiko, dessen Bahnnetz bis dahin sehr zurückstand, 3 727 km, auf Britisch Nordamerika 2 160 km, Brasilien 2 500 Kilometer), auf Britisch Indien mit Ceylon (2 896 km) und auf die Australischen Kolonien (3 603 Kilometer).

Berücksichtigt man diese Abzüge und zieht weitere 930 km für die Eisenbahneröffnungen in Niederländisch Indien (800 km) und Japan ab, so bleibt für die Ausbreitung des Eisenbahnnetzes in Europa während der Jahre 1879—1883 nur 18233 km übrig, somit weniger als ⅕ der Summe der in diesem Zeitraum überhaupt eröffneten Kilometerzahl. Man sieht, welch' einen Aufschwung der Eisenbahnbau in der neuen Welt genommen hat!

Wenn man bedenkt, dass das Eisenbahnnetz der Welt in den letzten 5 Jahren sich durchschnittlich um 18 433 km vermehrt hat, so wird dasselbe, welches Ende 1883 einen Umfang von 442 199 km hatte, am 1. Januar 1885 ungefähr 460 600 km gross gewesen sein.

Unter den Staaten Europas steht Frankreich in der Eisenbahnentwicklung von 1879 ab mit 4 505 km (resp. mit 3 497 km von 1880 ab) neueröffneter Linien an der Spitze, durchschnittlich mit 1 125 km im Jahre, dann kommt — aber erst in grossem Abstand — Deutschland mit 2 716 km (resp. mit 2 411 km von 1880 ab), an dritter Stelle Oesterreich-Ungarn mit 2 263 km (resp. mit 2 122 km von 1880 ab). Dagegen baut man unverhältnissmässig wenig Bahnen noch in den Ländern, welche die ältesten Bahnnetze haben und daher in der Hauptsache nur noch Nebenbahnen herstellen können, so in Grossbritannien und Belgien, obgleich beide Länder eine so dichte Bevölkerung haben. Besonders fällt dies in ersterem Lande auf, wo das Geld so flüssig ist und doch seit 1879 nicht mehr als 1 399 km, d. i. pro Jahr durchschnittlich nur 350 km, eröffnet wurden (in 1882: 269 km, in 1883: 359 km). Das Belgische Bahnnetz hat seit 1879 um nicht mehr als 257 km zugenommen, d. h. nur um 64 km durchschnittlich im Jahr, das Niederländische Bahnnetz um 282 km = 70½ km pro Jahr; das Schweizerische Bahnnetz um 302 km = 75 km pro Jahr.

In allen diesen Ländern ist die Zunahme des Bahnnetzes somit sehr gering. Dieselbe repräsentirt für diese 4 Jahre (von 1879 ab) für England nur 5 pCt. der bestehenden Bahnen, für Belgien 6,4 pCt., für die Schweiz 12,1 pCt., für die Niederlande mit Luxemburg 12,6 pCt.

Dagegen zeigt Frankreich eine Zunahme von 17,9 pCt. seines Bahnnetzes, Oesterreich von 12,8 pCt., Italien 18,3 pCt.,

Deutschland nur 8,2 pCt., Russland 7,4 pCt., Spanien 15,6 pCt., Portugal 37,6 pCt., Dänemark 14,9 pCt., Schweden 14,2 pCt., Rumänien 14,4 pCt.

Was die aussereuropäischen Bahnen anlangt, so sehen wir, dass die der Vereinigten Staaten um 41,1 pCt., die Brasilianischen um 67 pCt. und die Mexikanischen sogar um 335 pCt. zugenommen haben, d. h. das Bahnnetz des letztern Landes hat sich in den 4 Jahren von 1879—1883 durch Eröffnung von 2 050 km fast vervierfacht.

Die stärkste Entwicklung im Vergleich mit der Flächengrösse zeigt das Eisenbahnnetz im Königreich Belgien, wo auf je 100 qkm Fläche 14,5 km Eisenbahn treffen. Nahezu dasselbe Verhältniss findet sich im Königreich Sachsen. Im Verhältniss zur Bevölkerungszahl ist das Europäische Eisenbahnnetz am stärksten entwickelt in dem dünn bevölkerten Schweden, wo auf je 10 000 Einwohner 14 km Eisenbahn kommen, während auf die gleiche Einwohnerzahl in Deutschland und Frankreich nur je 7,9 km treffen.

Wenn man aus den Resultaten dieses Zeitraums von 4 Jahren Schlussfolgerungen für die Zukunft ableiten darf, so ist hiernach, auch wenn solches nicht in der Natur der Sache läge, anzunehmen, dass der Eisenbahnbau sich immer mehr denjenigen Ländern und Erdtheilen zuwenden wird, die erst spät mit demselben angefangen haben und wo also noch das dringende Bedürfniss, das moderne Verkehrsmittel über das Land zu verbreiten, vorliegt. Staaten, in welchen das Eisenbahnnetz im Verhältniss zum Flächenraum kleine Zahlen aufweist, wie Griechenland, Norwegen, Schweden, Rumänien, Portugal, Spanien, werden ihr Bahnnetz in nächster Zeit noch weiter zu entwickeln suchen. Die Länder dagegen, deren Eisenbahnnetz bereits stark entwickelt ist, werden ihren Bahnbau immer mehr beschränken. Ausnahmen von der Regel kommen selbstverständlich vor — wie in Frankreich, welches bei einem schon so entwickelten Bahnnetz in den letzten Jahren ganz beträchtlich weitere Eisenbahnen gebaut hat, während umgekehrt Russland, welches mit seinem Bahnnetz sowohl im Verhältniss zu seiner Flächenausdehnung als zu seiner Einwohnerzahl hinter den meisten Europäischen Staaten sehr zurücksteht, auch in den letzten Jahren keine irgend erhebliche prozentuale Vermehrung desselben aufzuweisen hat.

Man kann im allgemeinen dem „Economiste Français“ beistimmen, welcher bei einer sehr anerkennenden Besprechung des im „Archiv“ abgedruckten Aufsatzes die Ansicht ausspricht, dass voraussichtlich im westlichen Europa in 40—50 Jahren keine Eisenbahnen (wenn man von Nebenbahnen absieht) mehr zu bauen sein werden, während Amerika noch einige Zeit länger die Kapitalisten, welche in den Eisenbahnen bereits so ungeheure Summen angelegt haben, in Anspruch nehmen wird.

Dann aber werden die neuen Länder am Kongo, Niger und Zambeze, die Gegenden an den grossen Afrikanischen Seen und, fügen wir bei, die weiten Strecken Mittelasiens, Chinas etc. an die Reihe kommen, was die Zeit eines weiteren Jahrhunderts jedenfalls noch in Anspruch nehmen wird.

Im Interresse der Eisen- und Kohlenindustrie, deren Blüthe mit dem Aufschwung des Eisenbahnbaues so eng verwachsen erscheint, ist es jedenfalls von grösster Bedeutung, dass noch manches Jahr verstreichen wird, bis das Eisenbahnnetz der Erde nahezu vollendet sein wird. Kommen wird aber der Tag und bedenkt man, welch' eine hervorragende Rolle die Eisenbahnen in der heutigen Volkswirthschaft spielen, wie der grösste Theil des Nationalreichthums in den Eisenbahnen zur Zeit angelegt wird, so kann man wohl schon jetzt sich die Frage vorlegen, welche Verwendung diese jährlichen Ersparnisse der Völker von jenem Zeitpunkt ab finden werden?

Denkschriften, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

(Fortsetzung aus No. 15.)

3. Oppeln-Namslau.

Der einerseits von der Oder und der Oberschlesischen Hauptbahnstrecke Oppeln-Breslau, andererseits von den Bahnlinien Oppeln-Vossowska und Vossowska-Kreutzburg-Breslau der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn eingeschlossene entwickelungsfähige Landstrich hat Mangels geeigneter Schienenverbindungen bisher nicht zur vollen Entfaltung seiner wirthschaftlichen und industriellen Kräfte gelangen können.

Nachdem mit dem staatsseitigen Erwerbe des Oberschlesischen und des Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahnunternehmens das Staatseisenbahnsystem auch in der Provinz Schlesien zur Durchführung gelangt ist, kann der Staat die Segnungen desselben nunmehr auch diesem Landestheile zuwenden und der Herstellung von Meliorationsbahnen näher treten, deren Ausführung unter den früheren Verhältnissen wegen der entgegenstehenden und vielfach konkurrirenden Sonderinteressen der betreffenden Privatbahngesellschaften nicht zu ermöglichen war.

Die etwa 60,5 km lange Bahn durchschneidet mit:
a) etwa 44,5 km den Kreis Oppeln (1 425 qkm, 112 000 Einwohner);
b) ungefähr 16 km den Kreis Namslau (584 km, 38 000 Einwohner).

Von den im Verkehrsgebiet der neuen Bahn belegenen Orten sind zu nennen

im Kreise Oppeln:
die Stadt Oppeln (14 400 Einwohner), die Gemeinden Königshuld und Lugnian (1 400 Einwohner), Surowine, Grobeck und Brinnitz (1 100 Einwohner), Jellowa (1 400 Einwohner), Kreutzburgerhütte und Friedrichsthal (1 500 Einwohner), Damratsch (700 Einwohner), Falkowitz (800 Einwohner), die Marktflecken Kupp (1 100 Einwohner) und Karlsruhe (2 000 Einwohner),

und im Kreise Namslau:
die Dominien und Gemeinden Dammer (1 100 Einwohner), Eckersdorf (1 000 Einwohner) und die Stadt Namslau (5 900 Einwohner).

Da es sich auch im vorliegenden Falle nicht um die Herstellung einer neuen Linie für den durchgehenden Verkehr, sondern um die Anlage einer Meliorationsbahn zur Befriedigung des lokalen Kommunikationsbedürfnisses der zu erschliessenden Gegend handelt, musste der Linie über Königshuld, Jellowa und Murow vor der über Kempa, Horst und Brinnitz in Frage gekommenen Variante der Vorzug gegeben werden, da erstere, wenn auch etwa 7 km länger und dementsprechend theurer als letztere, den wirthschaftlichen und industriellen Interessen der Gegend mehr entspricht und insbesondere auch einen besseren Aufschluss der ausgedehnten fiskalischen Forsten bei Jellowa, Dombrowka und Budkowitz, welche eine Fläche von nahezu 18 000 ha umfassen, gestattet.

Der Einschlag der genannten fiskalischen Forsten und des Forstreviers Murow ist auf jährlich 100 000 Festmeter Derbholz anzunehmen, von welchem bisher ungefähr 60 pCt. auf weitere Entfernungen, bis nach dem Königreich Sachsen, transportirt werden; ein erheblicher Theil dieser Transporte dürfte künftig statt des bisher eingeschlagenen Wasserweges die neue Eisenbahnverbindung benutzen.

Ausser den fiskalischen Forsten kommen noch bedeutende Privatforsten bei Turawa, Thule, Karlsruhe und Eckersdorf in Betracht.

Holzkonsumirende Gewerbe, Schneidemühlen etc. sind, trotz der vorhandenen Wasserkräfte, z. Z. in nur geringem Umfange vorhanden, weil die Transportwege zur Bahn zu weit und kostspielig sind. Es ist aber nicht zweifelhaft, dass die Bahn die Gegend von Kreutzburgerhütte, wo die zuerst genannten fiskalischen Forstreviere zusammenstossen und bereits jetzt eine Holzspundfabrik und eine Schneidemühle vorhanden sind, zum Mittelpunkt einer bedeutenden Holzindustrie machen und längs ihres Laufes Schneidemühlen und ähnliche Anlagen hervorrufen wird. Auch darf der Absatz von Grubenholz mit Sicherheit erwartet werden, so dass durch die Bahn für die erwähnten bedeutenden Forsten die Möglichkeit einer ungleich vortheilhafteren Ausnutzung ihrer Erzeugnisse ermöglicht werden wird.

In der Umgebung von Karlsruhe befinden sich Eisenerzlager, welche die Anlage des Hüttenwerks Kreutzburgerhütte begünstigt haben. Auch diese Industrie, welche zur Zeit wegen der Schwierigkeit des Absatzes nur schwach betrieben werden kann, wird durch die Bahn neu belebt und gefördert werden.

Die Czarnowanzer Glashütte bei Murow hat schon jetzt einen bedeutenden Umsatz und einen jährlichen Frachtverkehr von ungefähr 10 000 000 kg. Zu erwähnen sind noch die Maschinenfabrik in Königshuld, die Glashütte bei Kupp, die Waldwollfabrik Humboldtsau zu Karlsruhe und mehrere in der Nähe der projektirten Bahn belegene zum Theil recht grosse Brennereien.

Das von der Bahn zu erschliessende Verkehrsgebiet umfasst eine Fläche von etwa 300 qkm mit 40 Ortschaften und ungefähr 20 000 Einwohnern.

Glas, Erz, Holzwaaren, Waldwolle, Spiritus werden die Ausfuhrartikel, Steinkohlen, Cement, künstlicher Dünger, Kolonialwaaren, Maschinen dagegen die Einfuhrartikel bilden.

Die staatsseitig aufzuwendenden Baukosten der etwa 60,5 km langen Bahn sind nach Abzug der auf 178 000 ℳ berechneten, von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten auf 3 400 000 ℳ = 56 200 ℳ pro Kilometer veranschlagt und in dieser Höhe in den Gesetzentwurf eingestellt.

4. Glatz-Rückers.

Mit dem staatsseitigen Erwerb des Oberschlesischen Eisenbahnunternehmens ist ferner die Möglichkeit geboten, einem langjährigen Wunsche der unterstützungsbedürftigen Bewohner der Grafschaft Glatz auf Herstellung einer Schienenverbindung zur Erschliessung des südwestlichen Theiles des armen Weberkreises Glatz zu entsprechen. Ein dieserhalb bereits früher verfolgtes Projekt einer Vollbahn von Glatz nach der Landesgrenze in der Richtung auf Nachod konnte nicht zur Ausführung gelangen, da die Aufbringung der durch die bedeutenden Terrainschwierigkeiten bedingten erheblichen Baukosten nicht zu ermöglichen war.

Nachdem durch den inzwischen erfolgten Anschluss des Schlesischen Eisenbahnnetzes an die Böhmischen Eisenbahnlinien über Mittelwalde und Halbstadt für die Bedürfnisse des durchgehenden und Wechselverkehrs beider Länder zwei leistungsfähige Linien hergestellt sind, kann es sich nur noch um die Befriedigung lokaler Verkehrsbedürfnisse des betreffenden Landestheiles handeln. Nach dem Ergebniss der unter diesem Gesichtspunkte fortgesetzten Ermittelungen würde die Anlage einer Eisenbahn von Glatz bis zur Landesgrenze zum Anschluss an das Oesterreichische Eisenbahnnetz bei Nachod auch bei sekundärer Ausführung einen ganz unverhältnissmässig hohen Kostenaufwand erfordern, da die zwischen dem Goldbachthal und der Ebene von Nachod belegene Wasserscheide zwischen Oder und Elbe einen schwer zu ersteigenden durchgehenden Kamm mit beiderseitig steiler Erhebung bildet. Es hat daher zur Befriedigung des dringendsten Bedürfnisses zunächst nur die Herstellung einer mit verhältnissmässig geringen Kosten ausführbaren Stichbahn bis Rückers in Aussicht genommen werden können. Von einer Heranführung der Bahn bis in unmittelbare Nähe von Reinerz musste abgesehen werden, um die Möglichkeit einer demnächstigen Fortsetzung der Bahn über Lewin nach der Landesgrenze in der Richtung auf Nachod offen zu halten.

Der Kreis Glatz — 528 qkm, 65 000 Einwohner — gehört zu den sogenannten Weberkreisen, und ist namentlich in dem westlichen Theile desselben die Textilindustrie sehr vertreten. Während früher die Handweberei den mit diesem Industriezweige sich beschäftigenden Theil der dortigen Bevölkerung nothdürftig zu ernähren vermochte, hat die Maschinenweberei die Handweberei immer mehr verdrängt. Die projektirte Schienenverbindung wird die Entwickelung anderer Industriezweige begünstigen und den strebsamen Bewohnern des Kreises Glatz erwünschte Gelegenheit zur Besserung ihrer Erwerbsverhältnisse bieten.

Die Bahn erschliesst die drei ungefähr 12 500 ha umfassenden fiskalischen Forstreviere Reinerz, Nesselgrund und Carlsberg, sowie 7 000 — 8 000 ha Privat- und Gemeindeforsten. Der Einschlag der fiskalischen Waldflächen beträgt schon jetzt jährlich gegen 45 000 Festmeter Derbholz. Bauhölzer werden z. Z. in nur geringerem Umfange versandt, weil der Transport derselben auf den Gebirgswegen nach den 20—40 km entfernt belegenen nächsten Bahnstationen mit grossen Schwierigkeiten und Kosten verknüpft ist. Die Stämme müssen daher schon auf der Abraumstelle in 5 m lange Klötze zerschnitten und in den Sägemühlen der Umgegend zu Brettern etc. verarbeitet werden. Das gewonnene Holz wird in Folge dessen mit einem bedeutend geringeren Preise, als in den in der Nähe von Eisenbahnen belegenen Forsten bezahlt. Es ist anzunehmen, dass der Holzeinschlag der Forsten roh oder in Bretter geschnitten zum grossen Theil dem Bahntransport zufallen und dadurch auch die Rentabilität der anschliessenden Hauptbahnstrecken erhöhen wird.

Einen weiteren Exportartikel werden die ausserordentlich mächtigen Sandsteinlager der zu erschliessenden Gegend bilden, da das gewonnene Material von vorzüglicher Qualität in Farbe und Härte ist und die Produktionsstätten zum grossen Theil sehr bequem zur Abfuhr liegen. Das jährliche Transportquantum, welches trotz der schlechten Gebirgswege schon jetzt etwa 30 750 000 kg beträgt, wird sich künftig ganz erheblich steigern.

Die längs der projektirten Linie liegenden Papier- und Holzstofffabriken verbrauchen z. Z. Kohle nur in geringem Umfange; zum Hausbedarf dient in den meisten Orten Holz als Feuerungsmaterial. Nach Herstellung der Bahn, welche durch die Möglichkeit billigen Transportes einerseits den Forsten ein weiteres Absatzgebiet eröffnen, andererseits den Bezug der Kohle erleichtern wird, werden die schon jetzt bestehenden Fabrikanlagen in grösserem Umfange, wie bisher, Kohle als Feuerungsmaterial verwenden, so dass unter Hinzurechnung des Bedarfs neu entstehender industrieller Etablissements auch von diesem Artikel bedeutende Transportmengen der neuen Linie und den bereits bestehenden fiskalischen Bahnstrecken zufallen dürften.

Als weiterer Frachtartikel kommen Eisenerze in Betracht. Wenn auch zur Zeit bei den ungünstigen Kommunikationsverhältnissen Hüttenwerke nur in geringem Umfange und Bergwerke gar nicht bestehen, so ist doch anzunehmen, dass nach Herstellung der Bahn die nach den vorgenommenen Schürfversuchen vorhandenen Eisenerze lohnende Verwendung finden werden.

In den Königlichen Forstrevieren Reinerz, sowie in den Ortsbezirken Reinerz, Grunwald und Ratschenberg sind auch Kalksteinlager von grosser Mächtigkeit, im ersteren Bezirke auch Marmorlager vorhanden, deren Produkte nach Eröffnung der Bahn auf den Markt gelangen und nicht unbedeutende Frachten liefern werden. Weitere Exportgegenstände werden Ziegel, Holz- und Glasfabrikate und Leinenwaaren bilden, während Getreide, Mehl und Düngmittel etc. vornehmlich dem Import zufallen werden.

Die Bahn zweigt südlich des Bahnhofes Glatz aus der bestehenden Bahn Glatz - Mittelwalde ab, berührt nach Ueberschreitung der Neisse den Badeort Alt-Heide, um vorläufig bei dem etwa 5 km vor Reinerz liegenden Dorfe Rückers zu enden.

Das von der Bahn zu erschliessende Verkehrsgebiet umfast bis zur Landesgrenze ca. 300 qkm mit ungefähr 30 000 Einwohnern. Ausser den beiden Städten Reinerz (3 300 Einwohner) mit Baumwollspinnerei, Tuch- und Leinweberei, Papiermühle, Glasfabrik und Schleiferei, Lewin (1 600 Einwohner) mit Lein- und Baumwollweberei sowie den Bädern Reinerz, Cudowa und Altheide sind als grössere Orte noch zu erwähnen, die Gemeinde Alt-Wilmsdorf mit zwei Rittergütern — 1 200 Einwohner — Nieder- und Ober-Schwedeldorf — 2 200 Einwohner — mit einer Zuckerfabrik, einem Eisenhammer, Kienrusshütten, Mahl- und Schneidemühlen, Gemeinde und Gut Wallisfurth mit 900 Einwohnern, Kienrusshütten, einem Eisenhammer und einer Leinweberei, Rückers (1 400 Einwohner) mit einer Glasfabrik, Glasschleifereien, Holzstoff- und Papierfabrik und Mühlen und die Gemeinden Goldbach (800 Einwohner), Friedersdorf (900 Einwohner) und Grunwald (900 Einwohner).

Das Baukapital der etwa 19,1 km langen Bahn musste mit Rücksicht auf die in dem gebirgigen Terrain zu überwindenden Schwierigkeiten auf 1 681 000 *M.* veranschlagt werden.

Bei unentgeltlicher Hergabe des erforderlichen Grund und Bodens mit einem anschlagsmässigen Werthe von etwa 101 000 Mark seitens der Interessenten ermässigen sich die staatsseitig aufzuwendenden Kosten auf 1 580 000 *M.* = 82 700 *M.* pro Kilometer.

5. Rogasen-Inowrazlaw.

Nachdem durch das Gesetz vom 21. Mai 1883 in dem von den Eisenbahnlinien Posen - Schneidemühl, Schneidemühl - Bromberg und Posen - Inowrazlaw - Bromberg umschlossenen Landestheile die Anlage einer Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Gnesen in nördlicher Richtung nach Nakel genehmigt worden, ist zur weiteren Erschliessung des entwickelungsfähigen Verkehrsgebietes die Herstellung einer Querverbindung von Rogasen in östlicher Richtung nach Inowrazlaw in Aussicht genommen. Da die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse des betreffenden Landstrichs bereits in der Denkschrift über die Linie Gnesen-Nakel, sowie in weiteren Berichten und Verhandlungen des Landtages eingehend erörtert worden sind (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1882/83 zu No. 81 Seite 10, zu No. 155 Seite 6, Stenogr. Bericht Seite 1480 folgende), ist über das vorliegende Projekt im einzelnen nur noch folgendes anzuführen:

Von der ungefähr 95,6 km langen Bahn werden voraussichtlich belegen sein:

a) 5 km im Kreise Obornik (1 095 qkm, 50 000 Einwohner);
b) 46,6 km im Kreise Wongrowitz (1 329 qkm, 56 000 Einwohner);
c) 29 km im Kreise Schubin (1 163 qkm, 58 000 Einwohner);
d) 7 km im Kreise Mogilno (934 qkm, 48 000 Einwohner);
e) 8 km im Kreise Inowrazlaw (1 653 qkm, 84 000 Einwohner).

Die für den Verkehr der Bahn vornehmlich in Betracht kommenden grösseren Ortschaften sind die Städte Rogasen (5 200 Einwohner), Wongrowitz (4 400 Einwohner), Znin (2 500 Einwohner), Bartschin (1 000 Einwohner), Pakosch (1 900 Einwohner) und Inowrazlaw (11 600 Einwohner).

Das Verkehrsgebiet der neuen Bahn umfasst etwa 1 600 qkm mit rund 60 000 Einwohnern, welche vorzugsweise Land- und Forstwirthschaft betreiben. Obwohl der durchschnittene Landstrich sich durch grosse Fruchtbarkeit des Bodens auszeichnet, haben doch grosse werthvolle Anbauflächen mangels ausreichender Kommunikationsmittel bisher vielfach nur zu Weiden benutzt werden können. Die Herstellung der neuen Schienenverbindung wird einen intensiveren Betrieb der Landwirthschaft gestatten und durch Erweiterung des Absatzgebietes eine bessere Verwerthung der gewonnenen Produkte ermöglichen. Die bei Pakosch und Bartschin belegenen Kalksteinbrüche erhalten durch die Bahnverbindung die Möglichkeit, in erfolgreicher Konkurrenz gegen die Schwedischen und Norwegischen Kalksteine neue bisher nicht beherrschte Marktplätze zu erobern. Besondere Vortheile stehen für die Gewerbthätigkeit der Stadt Wongrowitz in Aussicht, wo 5 Chausseen münden, und die Kreisbehörden, ein Amtsgericht, sowie ein Gymnasium sich befinden. Die Stadt Inowrazlaw mit ihren bedeutenden Salzwerken erhält ein neues werthvolles Absatzgebiet und Gelegenheit zu weiterer Entwickelung. Von nicht geringem Vortheil wird die projektirte Bahn schliesslich auch für die umfangreichen fiskalischen Forstreviere Eckstelle (4 057 ha) und Podanin (9 667 ha) sein, welche ebenso wie die Domäne Bergen in beträchtlicher Ausdehnung von derselben durchzogen werden.

Die Einfuhrartikel der neuen Bahn werden vornehmlich aus Kohlen, Baumaterialien, künstlichem Dünger, Eisen, Kolonialwaaren bestehen, die Ausfuhrartikel meistens aus Kartoffeln, Getreide, Fettvieh, Wolle, Holz, Salz, Kalk und Zucker.

Die Anlagekosten der Bahn betragen ausschliesslich der zu 520 000 *M.* veranschlagten, von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten 6 850 000 *M.* = 71 600 *M.* pro Kilometer, so dass nach Abzug des ausserdem noch von den

Interessenten zu leistenden Baarzuschusses von 240 000 *M.* noch 6 610 000 *M.* als staatsseitig aufzuwendendes Anlagekapital in den Gesetzentwurf einzustellen waren.

6. Deutsch Krone-Callies.

Nachdem in Folge der Bewilligung des Gesetzes vom 9. März 1880 mit dem Bau der Eisenbahn von Schneidemühl nach Deutsch Krone der Anfang zur Erschliessung des von den Eisenbahnstrecken Stargard-Kreuz-Schneidemühl, Schneidemühl-Neustettin, Neustettin-Wangerin und Wangerin-Stargard begrenzten Landstrichs gemacht worden, soll in Fortsetzung der ausgebauten Strecke eine weitere, von den Interessenten bereits seit langer Zeit erstrebte Schienenverbindung bis nach Callies hergestellt werden.

Die ungefähr 45,1 km lange Bahnstrecke durchzieht auf eine Länge von etwa 31 km den westlichen Theil des Kreises Deutsch Krone (2 157 qkm, 67 000 Einwohner), berührt sodann mit etwa 4 km in dessen nordöstlichem Theile den Kreis Arnswalde (1 264 qkm, 44 000 Einwohner) und bringt mit dem Rest ihrer Länge von ungefähr 10 km den Kreis Dramburg (1 172 qkm, 37 000 Einwohner) zum Aufschluss. Die Möglichkeit einer eventuellen Weiterführung der Bahn in der Richtung auf Stargard oder Arnswalde hat bei der Aufstellung des Projekts Berücksichtigung gefunden.

Das von der projektirten Bahnlinie umfasste Verkehrsgebiet von rund 1 200 qkm mit 26 000 Einwohnern, den ausgedehnten fiskalischen Forstrevieren Schloppe (5 800 ha) und Balster (3 080 ha) und den Orten Stranz (800 Einwohner), Harmelsdorf (500 Einwohner), Tutz (2 000 Einwohner) und Callies (3 500 Einwohner) enthält einen vorzugsweise zur Waldkultur geeigneten Boden, für dessen Erzeugnisse es bisher Mangels billiger und leistungsfähiger Transportwege an Gelegenheit zu vortheilhaftem Absatze gefehlt hat. Aus gleichem Grunde hat auch die Landwirthschaft in dem zu erschliessenden Gebietstheile bisher mit Schwierigkeiten zu kämpfen gehabt. Es ist zu erwarten, dass nach Herstellung der projektirten Schienenverbindung eine Besserung der wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse eintreten und durch die Möglichkeit leichteren und billigeren Bezuges künstlicher Dungstoffe eine erhebliche Steigerung der Kultur und der Erträgnisse von Grund und Boden erreicht werden wird.

An industriellen und gewerblichen Etablissements weist jene Gegend eine grössere Anzahl von Brennereien, Brauereien, Wasser-, Windmühlen, Ziegeleien und Stärkefabriken auf, welche sich indessen wegen der auf dem Transporte lastenden grossen Kosten nur mit Mühe auf der Höhe ihrer bisherigen Produktion zu halten vermögen.

Als Exportartikel werden der Bahn Ziegelsteine, Kalk, Kartoffeln, Getreide, Stärke, Spiritus, Wolle, Fettvieh sowie namentlich Holz und dessen Halbfabrikate als Bohlen, Bretter u. s. w. zufliessen, während der Import insbesondere aus Kohlen, Kolonial-, Manufaktur-, Eisenwaaren, Dung und Futterstoffen bestehen wird.

Die Baukosten der Bahn sind, abgesehen von den, den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten, die voraussichtlich die Summe von 272 000 *M.* erfordern werden, auf 3 160 000 *M.* oder 70 000 *M.* pro Kilometer veranschlagt.

Unter Abrechnung des von den Interessenten ausserdem noch in Anspruch genommenen Baarzuschusses von 60 000 *M.* waren daher noch 3 100 000 *M.* in den Gesetzentwurf einzustellen.

(Fortsetzung folgt).

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 10. Februar 1885.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Geh. Baurath Jungnickel.

Der Schriftführer verliest ein Schreiben des Herrn Baudirektors Hohenegger in Wien vom 5. Februar d. J., worin derselbe sich gegen die von dem Herrn Eisenbahn-Bauinspektor Claus und dem Ingenieur der Buschtêhrader Eisenbahn Herrn Seidl geübte abfällige Beurtheilung des von ihm empfohlenen Blythe'schen Schwellen-Imprägnirungsverfahrens wendet, namentlich gegen die Behauptung, dass bei diesem Verfahren die Bestandtheile des Theeres nur die durch das vorangehende Dämpfen von Eiweissstoffen entleerten Holzzellen der äussersten Schwellenschichten ausfüllen, dass dadurch eine undurchlässige Hülle gebildet werde, welche das nachträgliche Verdunsten des im Innern der Schwelle eingeschlossenen Wassers nicht zulasse und dass diese Umstände mit der Zeit die Zerstörung der Holzfasern im Innern herbeiführen müssen, während die mit Kreosotöl getränkten äusseren Schichten der Schwelle noch völlig gesund erscheinen. Herr Hohenegger theilt nun mit, dass er, hierdurch angeregt, an drei Stellen der Oesterreichischen Nordwestbahn, wo die meisten nach Blythe's Verfahren imprägnirten Schwellen zur Auswechslung gelangt sind, das ausgewechselte 5—6 Jahre zu der Bahn gelegene Schwellenmaterial habe untersuchen und in diesem Behufe habe zerschneiden lassen; das Ergebniss der Untersuchung sei gewesen, dass bei keiner der untersuchten Schwellen Kernfäule gefunden worden sei, die Fäule sich vielmehr nur auf den Splint erstreckt habe.

Herr Eisenbahn-Bauinspektor Claus bemerkt hierzu, dass die Aufmerksamkeit, welche Herr Hohenegger der weiteren Erforschung bezüglich der Bewährung des Blythe'schen Verfahrens widme, im Interesse der Sache sehr anerkennenswerth sei. Zur weiteren Aufklärung werde auch beitragen, dass zur Zeit im Bereiche der Preussischen Staatsbahnen Versuche mit dem Blytheschen Verfahren in grösserem Umfange angestellt werden.

Herr Oberst Golz berichtet Namens der Kommission für die Stellung einer Preisaufgabe für das Jahr 1885 über die in der Kommission zur Besprechung gelangten Vorschläge und unterbreitet der Versammlung zwei dieser Vorschläge zur Auswahl. Die Versammlung entscheidet sich mit grosser Mehrheit für die Aufgabe: „Historisch-kritische Darstellung der Entwicklung des Eisenbahn-Oberbaues in Europa". Das Programm ist durch das Sekretariat des Vereins, Wilhelmstrasse 92/93, zu beziehen.

Herr Maschineninspektor Aug. Meyer referirt über ein Schreiben des Herrn Ingenieur Romberg in Bromberg, worin dieser dem Verein Mittheilung macht über einen von ihm erfundenen und patentirten Universal-Funkenfänger für Lokomotiven. Derselbe sagt: Der Romberg'sche Funkenfänger besteht aus einem kegelförmigen Siebe, welches den Raum zwischen dem Exhaustorkopf und dem Schornstein abschliesst. Um den Funkenfänger zeitweilig ausser Funktion setzen zu können, ist er so angeordnet, dass er nach unten verschoben werden kann, was mittelst einer vom Führerstande aus zu bewegenden Zugstange geschieht. Dieser Funkenfänger ist bei mehreren Lokomotiven des Betriebsamtes Berlin-Magdeburg angebracht und hat sich gut bewährt. Die durch die Siederöhren in die Rauchkammer gerissenen brennenden Kohlenstückchen treffen auf ihrem Wege zum Schornstein gegen die Drahtstäbe des Siebes, wodurch die Mehrzahl derselben gegen die Wände der Rauchkammern zurückgeworfen wird und auf den Boden derselben fällt, während die wenigen, welche nach dem Anprall durch die Maschen des Drahtsiebes in den Schornstein gelangen, durch den Rost so zerkleinert sind, dass sie, bevor sie zünden können, bereits erloschen sind. Seitdem die bereits erwähnten Lokomotiven des Betriebsamtes Berlin-Magdeburg mit diesem Funkenfänger ausgerüstet sind, kommen Zündungen durch dieselben nicht mehr vor, während in derselben Zeit durch andere mit anderen Funkenfängern ausgerüstete Maschinen mehrfach Zündungen auf der Strecke veranlasst wurden. Es muss noch erwähnt werden, dass die Romberg'schen Funkenfänger bei den Lokomotiven des Betriebsamtes Berlin-Magdeburg nicht beweglich hergestellt wurden. Ich selbst halte die Beweglichkeit derselben nicht für zweckmässig, weil sich der Lokomotivführer, wenn er aus irgend einem Grunde Dampfmangel hat, sehr leicht verleiten lassen wird, den Funkenfänger auch an solchen Stellen ausser Funktion zu setzen, wo er es infolge der Nachbarschaft eigentlich nicht thun sollte. Beim Anheizen der Lokomotiven setzen sich die Drahtmaschen leicht mit Russ zu. Es muss dieser deshalb durch Abfegen mit einem Besen ab und zu entfernt werden. Während der Fahrt ist das Zusetzen der Drahtmaschen nicht bemerkt worden.

Ueber den von Herrn Romberg konstruirten Apparat zur Verhinderung des Wasserauswurfs aus den Schornsteinen der Lokomotiven kann ich nicht so günstig urtheilen wie über seinen Funkenfänger. Ich habe ihn allerdings im Betriebe nicht beobachtet, glaube aber annehmen zu können, dass durch die Anbringung der gebogenen Platte über dem Exhaustorkopf dem ausströmenden Dampf der freie Weg derartig versperrt wird, dass ein nicht unbedeutender Rückdruck auf die Kolben stattfinden muss, so dass dadurch der leichte Gang der Lokomotiven beeinflusst werden wird. (Schluss folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Die Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths.

Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten hat gemäss (§ 19 des Gesetzes vom 1. Juni 1882, betreffend die Einsetzung von Bezirks-Eisenbahnräthen und eines Landes-Eisenbahnraths für die Staats-Eisenbahnverwaltung), dem Abgeordnetenhause die im Jahre 1884 stattgehabten Verhandlungen des Landes-Eisenbahnraths, welche einen starken Quartband von 814 Druckseiten füllen, zugehen lassen. Beigefügt ist denselben eine übersichtliche Darstellung des Ergebnisses der erwähnten Verhandlungen, welcher wir folgendes entnehmen:

Der Landes-Eisenbahnrath ist im Jahre 1884 zweimal, am 23./24. Mai und 28./29. November zusammengetreten. Beiden Sitzungen waren solche des Ausschusses vorangegangen. Der Landes-Eisenbahnrath hat, wie aus den Protokollen näher ersichtlich ist, über die dem Entwurf des Staatshaushaltsetats beigefügte Uebersicht der Normal-Transportgebühren für Personen und Güter, über Aenderungen der Tarife und des Betriebs-

reglements, sowie über den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr berathen.

Den Beschlüssen des Landes-Eisenbahnraths hat seitens der Staatsregierung in den nachstehend bezeichneten Gegenständen beigetreten werden können:

Anträge auf Ausdehnung der Ausnahmetarife für Spiritus zum Export auf den Lokalverkehr der Hafenstädte Hamburg und Danzig, sowie auf Mitteldeutsche Spritfabrikationsplätze,

Anträge auf Wiedereinführung von Ausnahmetarifen für Getreide und Mühlenfabrikate von den Ems-, Weser- und Elbhäfen nach Rheinisch-Westfälischen Stationen,

Anträge auf Aufnahme des Artikels Kleie in den Seetransittarif für Getreide von Rumänien und Galizien nach Stettin und den Nordseehäfen,

Ausdehnung der Ausnahmetarife für Eisenerze etc. auf Puddelofen-, Schweissofen- und Konverterschlacken,

Antrag auf Aufnahme der Artikel Jute, Jutegarne und Jutegewebe in den Seetransittarif mit Oesterreich-Ungarn,

Entwurf des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr,

Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Rohjute im Verkehr von den Deutschen Seehäfen nach Meissen,

Antrag auf Einführung eines Ausnahmetarifs für Wein im Belgisch- bezw. Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr,

Ausnahmetarif für Kalksteine für die Stationen Niederschelden und Eiserfeld im Rheinisch-Westfälischen Verkehr,

Abänderung der Bestimmung im § 50 No. 3 des Betriebsreglements, betreffend die Angabe des Transportweges im Frachtbriefe,

Einführung ermässigter Tarife im Verkehr mit Rumänien, Serbien und Bulgarien, sowie Herstellung eines auf gleicher Grundlage zu bildenden Tarifs im Verkehr mit dem südwestlichen Russland durch Galizien,

Einführung eines ermässigten Tarifs für den direkten Verkehr zwischen Danzig bezw. Neufahrwasser und Stationen der Moskau-Brester Eisenbahn.

Anträge der ständigen Tarifkommission der Deutschen Eisenbahnen zu den allgemeinen Tarifvorschriften und der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs etc.

Zu den übrigen Beschlüssen des Landes-Eisenbahnraths wird folgendes bemerkt:

In der Sitzung vom 23./24. Mai hat der Landes-Eisenbahnrath den Antrag auf Einführung des Reexpeditionsverfahrens für Getreide von Rumänien und Galizien, welches in Breslau vorübergehend zur Einlagerung und demnächst zur überseeischen Ausfuhr gelangt, mit Stimmenmehrheit befürwortet, während von einer nicht unerheblichen Minderheit in Rücksicht auf die Produktion und den Absatz einheimischen Getreides und auf die Berufungen anderer Deutscher Handelsplätze Bedenken gegen den Antrag erhoben wurden. Nach Benehmen mit den übrigen betheiligten Ressorts ist die Ermächtigung zur Einführung des Reexpeditionsverfahrens für Mais ertheilt, mit Rücksicht auf die vorgedachten Bedenken aber für die übrigen Getreidesorten abgelehnt worden.

Zu 10 der Tagesordnung

b) Beförderungsbedingungen für Gasreinigungmasse und

c) für Putzwolle

ist das Reichs-Eisenbahnamt ersucht worden, mit Rücksicht auf die Abänderungsvorschläge des Landes-Eisenbahnraths, eine erneute technische Prüfung zu veranlassen.

Zu 13 der Tagesordnung sind über die finanzielle Tragweite einer durchgreifenden Revision des Stückguttarifs der Deutschen Eisenbahnen umfangreiche Ermittelungen angeordnet, indessen noch nicht zum Abschluss gebracht.

Zu 14 der Tagesordnung war dem Antrage, die Tarife für Tafelglas von den Hüttenstationen an der Saar nach Basel zu ermässigen, nicht zu entsprechen, da ein öffentliches Verkehrsbedürfniss für die Gewährung der beantragten Frachtermässigungen nicht nachgewiesen ist, überdies auch die an dem Eisenbahnwege von der Saar nach der Schweiz hauptsächlich betheiligte Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen hierauf und wegen der von der Belgischen, Rheinisch-Westfälischen und Lothringischen Glasindustrie zu erwartenden Berufungen die Bewilligung von Frachtermässigungen abgelehnt hat.

Aus der Sitzung vom 28./29. November steht über die Frage der Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Petroleum im Deutsch-Russischen Verkehr die Entscheidung noch aus.

In Betreff des Antrags auf Ermässigung der Frachten für Eisenerze und Kalksteine sind Erhebungen über die wirthschaftlichen und finanziellen Wirkungen der beantragten Ermässigungen eingeleitet worden.

Zugbeförderungen und Verspätungen im Dezember 1884.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung über die im Monat Dezember v. J. auf Deutschen Bahnen (ausschliesslich der Bayerischen) beförderten Züge und deren Verspätungen wurden auf 40 grösseren Bahnen beziehungsweise Bahnkomplexen mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 302,24 km befördert an fahrplanmässigen Zügen: 14 025 Kurier- und Schnellzüge, 111 572 Personenzüge, 63 743 gemischte Züge und 112 944 Güterzüge; an ausserfahrplanmässigen Zügen: 2 248 Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischte Züge und 27 145 Güter-, Materialien- und Arbeitszüge. Im ganzen wurden 749 644 220 Achskilometer bewegt, von denen 217 760 957 Achskilometer auf die fahrplanmässigen Züge mit Personenbeförderung entfallen. Es verspäteten von den 189 340 fahrplanmässigen Kurier-, Schnell-, Personen- und gemischten Zügen im Ganzen 3 343 oder 1,77 pCt. (gegen 1,78 pCt. in demselben Monat des Vorjahres, und 1,95 pCt. im Vormonat). Von diesen Verspätungen wurden jedoch 1 361 durch das Abwarten verspäteter Anschlusszüge hervorgerufen, so dass den aufgeführten Bahnen nur 1 982 Verspätungen (= 1,05 pCt.) zur Last fallen (gegen 0,87 pCt. im Vormonat). In demselben Monat des Vorjahres verspäteten auf den eigenen Strecken der in Vergleich zu ziehenden Bahnen von 177 552 beförderten fahrplanmässigen Zügen mit Personenbeförderung 1 806, oder 1,02 pCt., mithin 0,03 pCt. weniger. In Folge der Verspätungen wurden 1 378 Anschlüsse versäumt (gegen 1 290 in demselben Monat des Vorjahres und 997 im Vormonat). Wird eine Gruppirung der Eisenbahnen nach den auf je eine Anschlussversäumniss entfallenden Zugverspätungen vorgenommen, so kommen in erster Reihe: die Oberhessischen Staatseisenbahnen (6 Anschlussversäumnisse auf 4 Verspätungen) mit 0,67, die Main-Neckar-Eisenbahn (36 Anschlussversäumnisse auf 42 Verspätungen) mit 1,17 und der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt (146 Anschlussversäumnisse auf 175 Verspätungen) mit 1,20, während die Saal-Eisenbahn (1 Anschlussversäumniss auf 12 Verspätungen) mit 12,00, der Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona (3 Anschlussversäumnisse auf 40 Verspätungen) mit 13,33, die Württembergischen Staatseisenbahnen (5 Anschlussversäumnisse auf 76 Verspätungen) mit 15,20 die letzten Stellen einnehmen und auf 6 Eisenbahnen weder Verspätungen noch Anschlussversäumnisse vorgekommen sind.

Eisenbahnunfälle im Dezember 1884.

Nach der vom Reichs-Eisenbahnamt veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Dezember v. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im Ganzen zu verzeichnen: 9 Entgleisungen und 5 Zusammenstösse auf freier Bahn, 24 Entgleisungen und 25 Zusammenstösse in Stationen und 126 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im Ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 161 Personen verunglückt, sowie 123 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 149 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 16 808 297 überhaupt beförderten Reisenden 2 getödtet, 6 verletzt, und zwar entfallen 1 Tödtung und 2 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin, 1 Tödtung auf die Württembergischen Staatseisenbahnen, 2 Verletzungen auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt und je 1 Verletzung auf die Bahnstrecken in den Verwaltungsbezirken der Königlichen Eisenbahndirektionen Hannover und Breslau; von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 19 getödtet und 96 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 11 getödtet und 16 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 5 Personen getödtet und 3 verletzt.

Oesterreichisch-Preussischer Eisenbahntarifstreit.

Der Oesterreichisch-Preussische Eisenbahntarifstreit ist nunmehr zum formellen Abschluss gelangt. Nachdem auf der in Frankfurt a/M. abgehaltenen Konferenz der am Deutsch-Oesterreichischen Eisenbahnverkehr betheiligten Eisenbahnen die Prinzipien des neu abzuschliessenden Verbandsstatuts, sowie die Instradirungsbestimmungen festgestellt worden, war vor kurzem in Dresden ein sechsgliedriges Subkomitee der Verbandsverwaltungen zusammengetreten, um das neue Statut auf Grund der Frankfurter Beschlüsse zu redigiren. Am 20. d. M. trat dann in Berlin die Gesammtkonferenz des Oesterreichisch-Deutschen Eisenbahnverbandes zusammen, um den in Dresden ausgearbeiteten Statutenentwurf, sowie die neuen Instradirungsbestimmungen endgültig zu ratifiziren. Die neuen Vereinbarungen werden mit 1. April d. J. in Kraft treten.

Zollvorschriften für nach Russland bestimmte Sendungen.

In sehr vielen Fällen setzen die Versender der Waaren nach Polen und Russland wegen Unkenntniss der Russischen

Zollvorschriften sich selbst und die Empfänger nicht unbedeutenden Verlusten aus.

Diese Unkenntniss der Russischen Zollvorschriften bezieht sich hauptsächlich auf die mangelhafte Adressirung der Zollbegleitpapiere.

Im Falle, dass die Sendung unter der Adresse einer Privatperson oder von Kaufleuten, die nicht Spediteure sind, anlangt, welche am Orte, wo die Verzollung stattfinden soll, nicht ansässig sind, oder aus anderen Gründen die Zollbereinigung nicht persönlich besorgen können, muss seitens des Adressaten einem bei der Zollkammer accreditirten Spediteur eine notarielle Vollmacht zur Zollbereinigung des Gutes ertheilt werden, widrigenfalls zur Verzollung der Sendung unbedingt nicht vorgeschritten werden kann.

In der Regel sind zur Durchführung der diesbezüglichen Manipulationen mehrere Tage erforderlich, zumal wenn der Adressat am Verzollungsorte nicht ansässig ist, das Russische Zollgesetz bestimmt aber für länger als 3 Tage auf dem Zollboden lagernde Güter ein ziemlich hohes Lagergeld und für Einreichung der Zolldeklarationen nach Verlauf von 5 Tagen vom Ankunftstage der Sendung an gerechnet, eine Accidenzstrafe von 10 pCt. des auf die Waare entfallenden Zolles, welche beide Gebühren unnöthig den Empfänger belasten, jedoch bei der besagten Adressirungsweise der Frachtbriefe sich kaum vermeiden lassen.

Auch kann, sobald das Gut die Russische Grenze überschritten hat, der Absender ohne Zustimmung des im Zolldokumente genannten Empfängers über das Gut nicht disponiren.

Behufs Wahrung der Versender vor Unzuträglichkeiten und behufs Hebung des allgemeinen Verkehrs hat die Direktion der Warschau-Wiener Eisenbahn auf ihren Stationen, wo Zollämter existiren, namentlich in Alexandrowo, Sosnowice, Granica und Warschau eigene kommerzielle Agenturen eröffnet, deren Aufgabe es ist, die unter Adresse der genannten Direktion anlangenden Zollgüter schleunigst zu bereinigen und dem angezeigten Empfänger zuzuführen, andererseits aber das Interesse der Versender rücksichtlich des Dispositionsrechtes über die Sendung in Schutz zu nehmen. Um jedoch die Zollformalitäten durch diese kommerziellen Agenturen vollziehen zu lassen, ist es unbedingt nothwendig, dass die Frachtbriefadressen folgendermassen ausgestellt werden: An die Warschau-Wiener resp. Warschau-Bromberger Eisenbahn für N. N. eventuell zur weiteren Beförderung nach Station N. für N. N.

Unter Bezugnahme auf § 51 Punkt 6 der besonderen Bestimmungen zum Deutsch-Polnischen Verbandstarif, wonach auf den betreffenden Frachtbriefen der Vermittler zur Vollziehung der Zollformalitäten angegeben werden muss, hat die genannte Direktion durch die geschäftsführende Direktion des Vereins alle Vereinsverwaltungen über das Vorstehende in Kenntniss gesetzt, damit dieselben ihre Expeditionsorgane im Sinne des Vorerwähnten instruiren und auch das Publikum in entsprechender Weise auf obenerwähnte Zollvorschriften aufmerksam machen. Vor allem ersucht dieselbe, die Expeditionsbeamten zu verpflichten, von den ihre Waaren zur Versendung nach Polen und Russland abgebenden Interessenten die Angabe der die Verzollung zu besorgenden Person (sei es der Adressat selbst oder ein bei der Zollkammer accreditirter Spediteur) zu fordern eventuell dieselben auf die kommerziellen Agenturen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Bahn zu verweisen und, falls vom Versender keine Vorschrift in Betreff der Verzollung in den Frachtbriefen gemacht sein sollte, die Annahme derselben unbedingt zu verweigern.

Wohl infolge dieser Anregung haben, wie die „Voss. Ztg.“ berichtet, die Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltungen und die Eisenbahnen in Elsass-Lothringen mit dem 15. d. M. folgende Zusatzbestimmung zum § 51 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands zur Einführung gebracht: Der im Verkehr nach Polen als Zolldokument (Einführungsdeklaration) dienende Frachtbrief muss auf die Adresse desjenigen lauten, welcher die Verzollung bewirken soll, also entweder auf die Adresse der Warschau-Wiener Bahn oder auf eine andere Vermittelungsperson. Auf der Innenseite des Frachtbriefes muss in der Rubrik „Erklärung etc.“ die Disposition enthalten sein: „Zur Verzollung und Weiterbeförderung an Herrn N. N. in N.“ Hat die Verzollung in Warschau durch die Warschau-Wiener Bahn zu erfolgen, so ist der als Zolldokument dienende Frachtbrief an die Adresse derselben zu stellen und mit dem Vermerk in der Rubrik „Erklärung“ zu versehen „zur Auslieferung an N. N.“ Andere Vermittelungsadressen als zur Herbeiführung der Zollabfertigung sind unzulässig.

Eine Ermässigung der Eisenbahn-Rangirgebühren

auf Anschlussbahnen ist seitens der Handelskammer Iserlohn bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten beantragt worden. In der Begründung des Gesuchs wird auf die ausser Verhältniss zu den eigenen Kosten der Bahnverwaltung stehende Höhe dieser Gebühren hingewiesen und u. a. betont, dass die Bahn von dem Bestehen der Anschlussbahnen den Vortheil einer Entlastung des Bahnhofsverkehrs habe, dass die Inhaber der Anschlüsse die vollständigen Kosten für die Herstellung der Anlage und zum grössern Theil auch diejenigen für die Unterhaltung derselben haben, und dass in der Abfertigungsgebühr von 6 bis 12 ℳ für den Doppelwagen bereits eine Vergütung für das Abholen der Wagen vorgesehen sei. Die Handelskammer beantragt, die jetzigen, mit der Ausdehnung der Anschlussgleise von 1 bis 2,60 Mark steigenden Rangirgebühren auf 25 ₰ bis 2 ℳ zu ermässigen. Aehnliche Bestrebungen sind seitens anderer Interessenten auch schon hervorgetreten; namentlich hat sich der Verein der Industriellen des Regierungsbezirks Köln mit diesem Gegenstande schon früher beschäftigt. Durch die obige Eingabe dürfte die Frage in schnellern Fluss gebracht werden.

Eisenbahnprojekt Reichenhall-Berchtesgaden.

Wie aus München gemeldet wird, hat sich die Bayerische Handelsbank an die Spitze eines Konsortiums gestellt, welches den Bau einer normalspurigen Eisenbahn zwischen Reichenhall und Berchtesgaden beabsichtigt. Die Baukosten sind mit ca. 3 000 000 ℳ präliminirt. Die Konzessionsverhandlungen mit der Bayerischen Regierung sind ziemlich weit vorgeschritten und erwartet man, dass der Bau der projektirten Linie mit Beginn des Frühjahrs in Angriff genommen wird. Reichenhall, sowie das am Königssee gelegene Berchtesgaden zählen bei den Touristen des Salzkammergutes zu den beliebtesten Ausflugsorten und glauben die Projektanten auf eine günstige Rentabilität der Eisenbahnlinie rechnen zu sollen. Es wird auch beabsichtigt, die Eisenbahn von Berchtesgaden nach Salzburg fortzusetzen und zu diesem Zwecke eine Aktiengesellschaft zu bilden.

Eisenbahn-Aktiengesellschaft Schaftlach-Gmund.

Wie das „Fremdenblatt“ hört, soll auch diesmal wieder der Generalversammlung die Vertheilung von 5 pCt. vorgeschlagen werden, obwohl das Resultat ein höheres Ausmass zulassen würde.

Aus dem Württembergischen Staatshaushalts-Etat pro 1885/87.

In dem kürzlich erschienenen Württembergischen Etat für die Finanzperiode von 1885/87 wird unter Ausgaben für die Eisenbahnverwaltung folgendes berichtet: Unter Neubauten ist nur die Vollendung der 24 km langen Strecke Freudenstadt-Schiltach und die Herstellung des zweiten Gleises auf der Linie Horb-Eutingen vorgesehen und es sind hierfür 3 535 500 ℳ bestimmt. Für Erweiterungs- und Verbesserungsbauten werden 3 047 400 ℳ ausgeworfen, worunter u. a. für Herstellung eines neuen Flosshafens in Heilbronn und Erweiterung der Bahnhofsanlage daselbst 879 000 ℳ, für Erweiterungs- und Neubauten auf dem Bahnhof Mühlacker (2. Rate) 250 000 ℳ (Kostenvoranschlag 676 000 ℳ), für Bauten auf dem Bahnhof Stuttgart und Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung daselbst 251 500 ℳ, Umbau des Bahnhofs Cannstatt 467 200 ℳ (Anschl. 1 250 000 ℳ), Hochbauten auf dem Bahnhof Esslingen 105 000 ℳ, Erweiterung der Station Süssen 80 000 ℳ, Umbau des Bahnhofs Ulm 600 000 ℳ (Anschl. 1 388 000 ℳ), Erweiterungen der Gleisanlagen und Verbesserung von Hochbauten auf dem Hafenbahnhof Friedrichshafen 60 000 ℳ, Erbauung von Wärterwohngebäuden auf der Strecke Cannstatt-Ulm infolge Errichtung von Doppelposten 100 000 ℳ. Ferner sind beantragt für Einrichtung weiterer centraler Weichen- und Signalstellungen auf grösseren Bahnhöfen 500 000 ℳ, für Verbesserung an Betriebseinrichtungen (Einführung von kontinuirlichen Bremsen bei Schnellzügen und der Gasbeleuchtung in weitere 200 Personenwagen u. s. w.) und für unvorhergesehene Bedürfnisse der Verwaltung 700 000 ℳ sowie für Erneuerung des Oberbaues (Einbringen von Stahlschienen und eisernen Querschwellen) 800 000 ℳ. Die ausserordentlichen Ausgaben sind somit für die ganze Finanzperiode zu 8 582 900 ℳ veranschlagt. Im ordentlichen Etat sind für das Jahr 1885/86 die Einnahmen der Eisenbahnen zu 28 727 500 ℳ, die Ausgaben zu 15 622 870 ℳ oder 10 170 ℳ für 1 km berechnet.

Preussische Staatsbahnen.

Der Gesetzentwurf, betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Preussischen Staat im Herrenhause.

Die Kommission des Herrenhauses für Eisenbahnangelegenheiten (Berichterstatter Fürst zu Puttbus) beantragt in ihrem soeben erschienenen Bericht über die Gesetzentwürfe: 1. betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, und 2. betr. den Erwerb des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens für den Staat, nach den Bestimmungen, welche in den Verträgen mit der Schleswigschen Eisenbahngesellschaft unter dem 6., 7. bezw. 14. November 1884 und mit der Münster-Enscheder Eisenbahngesellschaft unter dem 15., 17. bezw. 20. November 1884 abgeschlossen worden sind, das Herrenhaus wolle beschliessen: dem Gesetzentwurf, betr. den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, sowie dem, betr. den Erwerb des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn-Unternehmens für den Staat, die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen. Die Verträge besagen bekanntlich, dass die Schleswigsche und Münster-Enscheder Eisen-

bahn sofort käuflich übernommen werden sollen, wogegen bei den Braunschweigischen Bahnen der Staat vorläufig nur den Betrieb und die Verwaltung übernimmt, sich aber das Recht vorbehält, das Eigenthum der Braunschweigischen Bahnen zu jeder Zeit zu erwerben.

Preussische Staatsbahnen.

Nach einem Cirkularerlass des Finanzministers vom 12. dieses Monats sind die Obligationen der Prioritätsanleihen der Berlin-Stettiner und Cottbus-Grossenhainer Eisenbahnen, nachdem der Staat diese Anleihen mit dem Eigenthumserwerbe der gedachten Bahnen als Selbstschuldner übernommen hat, fortan zur Bestellung von Amtskautionen nach Massgabe des § 5 des Gesetzes vom 25. März 1873 zuzulassen.

Auskunftsbureau der Preussischen Staatsbahnen in Frankfurt a/M.

Vom 1. April ab wird auch zu Frankfurt a/M. ein Auskunftsbüreau ins Leben treten und im dortigen Börsengebäude installirt werden.

Verfügung des Herrn Arbeitsministers, betreffend Titulaturen in Telegrammen.

In einer vom „Berl. Akt." reproduzirten Verfügung des Ministers der öffentlichen Arbeiten an die Eisenbahndirektionen theilt derselbe mit, dass es bei Telegrammen, unbeschadet der Vollständigkeit und Deutlichkeit der Depeschen selbst, der überflüssigen Titulatur nicht bedürfe und ihm die Titulatur Herr Arbeitsminister genüge. Diese Verfügung machen die Direktionen den Beamten mit dem Zusatze bekannt, dass auch bei ihnen Titulaturen überflüssig seien.

Frachtzuschlag für sperrige Güter.

Seitens des Ausschusses der Verkehrsinteressenten in der Eisenbahntarifkommission ist an die kaufmännischen Korporationen im Oktober ein Cirkular gesendet, in dem angefragt wurde, für welche Waaren eine Beseitigung des 58 pCt. Frachtzuschlags für sperrige Güter den Interessenten nöthig erschiene. Im Grossen und Ganzen scheinen die Interessenten selbst kein lebhaftes Interesse zur Sache bewiesen zu haben. Die Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft konstatiren wenigstens, dass ihnen trotz wiederholter Aufforderungen wenige der erbetenen schriftlichen Gutachten seitens der Interessenten zugegangen sind. Für die Beseitigung haben die landwirthschaftliche Maschinenbranche (für Dresch-, Reinigungsmaschinen, Sortircylinder, Strohschüttler), der Centralverband Deutscher Lederindustriellen (für rohe Borke), die Wollhändler (für gewaschene Wolle), die Korbwaarenmöbel- und Kinderwagenfabrikanten (für geschlossene Korbwaarenkisten und Lattenverschläge, welche Korbmöbel oder Korbgeflechte enthalten), die Möbelfabrikanten (für Möbel) und die Hutfabrikanten (für Hüte zum Export) sich in motivirten Gutachten ausgesprochen. Von den Brauereien und der Handelsgärtnerei wird die Aufhebung des Sperrigkeitszuschlags für Hopfen und unverpackte Bäume und Sträucher nicht für dringlich erklärt. Da die Wollhändler die Aufhebung auch im Interesse der Deutschen Wollproduzenten verlangen und die Fabrikation landwirthschaftlicher Maschinen gleichfalls ihre Forderung mit dem Hinweis auf den Nutzen für die Landwirthschaft motivirt, so ist bei der jetzt herrschenden Strömung ihre Berücksichtigung nicht unwahrscheinlich. Das „Leipz. Tgbl." theilt die betreffenden Motivirungen nach der Korrespondenz der Aeltesten der Berliner Kaufmannschaft mit: „Die landwirthschaftliche Maschinenbranche führt mehrere Artikel, wie Reinigungsmaschinen, Sortircylinder, Strohschüttler an, welche bei grossem Umfange der Kolli nur ein kleines Gewicht repräsentiren (100 kg Gewicht bei 1,33—1,95 cbm). Es würde im Interesse der einheimischen Landwirthschaft liegen, ihr durch Aufhebung des Sperrigkeitszuschlags die Beziehung besserer Geräthe aus rationell geleiteten Fabriken zu erleichtern, während sie ihren Bedarf gegenwärtig aus benachbarten weniger leistungsfähigen Händen zu entnehmen pflegt, und die Eisenbahnverwaltungen würden durch einen grösseren Verkehr in solchen Geräthen eine Entschädigung finden. Ein anderer wichtiger Artikel, welchen die Landwirthschaft aber aus den grösseren Fabriken beziehen müsste, wolle sie nicht zu Schaden kommen, seien die Dreschmaschinen. Die grossen Frachtausgaben, welche den Landwirthen durch den Sperrigkeitszuschlag auf weite Entfernungen erwachsen, werden vermehrt durch den Umstand, dass bei der starken Benutzung, welcher diese Maschinen unterliegen, fast alljährlich grössere Reparaturen nöthig sind, die nur in den Fabriken, aus denen sie hervorgegangen, sachgemäss auszuführen sind. Nach Beseitigung des Sperrigkeitszuschlages würde der Verkehr in diesen Gattungen von unentbehrlichen Maschinen zwischen den Konsumenten und Produzenten derselben ein ungleich lebendigerer werden." „Die Wollhändler geben gleichfalls ein sehr lebhaftes Interesse kund für Beseitigung des Sperrigkeitszuschlags auf gewaschene Wolle; dieselbe sei auch im Interesse der Deutschen Produzenten, da dieselben zum Theil in kleinen Quanten verkaufen, wobei der Transport sich sehr vertheuere; sie würden nach dem Wegfall des Zuschlages mit den ausländischen Produzenten besser konkurriren können. Die ständige Deputation der Berliner Wollinteressenten, die mündlich vernommen wurde, bezeichnete es als eine Ungerechtigkeit, diesen Artikel mit einem Zuschlage von 50 pCt. zu treffen, da selbst Deutsche Wollen den Laderaum zu etwa 80—90 pCt. ausfüllen und sich von andern als sperrig behandelten Gütern doch wesentlich unterscheiden. In demselben Sinne spricht sich das schriftliche Gutachten eines bedeutenden Wollhändlers näher in folgender Weise aus: Gewaschene Wolle, d. h. Deutsche Rückenwäsche — im Gegensatz zu fabrikmässig gewaschener Wolle — ist nicht in dem Masse als Sperrgut zu betrachten, als die grosse Mehrzahl der Sperrgüter, weil die Wahl keine so sorgfältige Verpackung in den Wagen erfordert. Vielmehr kann dieselbe bei der Verladung so zusammengepresst werden, dass der Raum, den sie einnimmt, denjenigen einer Partie Durchschnittsgüter nur unwesentlich übersteigt. Als Stückgut bezahlt Wolle (ohne Sperrigkeitszuschlag) immer noch doppelt so hohe Fracht, wie als Wagenladung. 100 Centner Wolle von Berlin nach Köln zahlen nach Specialtarif I als Wagenladung 145,50 ℳ, als Stückgut ohne Zuschlag 314,50 ℳ. Anders verhält es sich mit fabrikmässig gewaschener Wolle, die bedeutend voluminöser ist."

Magdeburger Strasseneisenbahn.

Dem Geschäftsbericht für die am 9. März stattfindende Generalversammlung ist folgendes zu entnehmen: Der Betrieb ergab eine Mehreinnahme von 50 231 ℳ. Trotzdem ist der Reingewinn gegen das Vorjahr etwas zurückgeblieben, hauptsächlich aus dem Grunde, weil die Betriebskosten entsprechend grösser geworden sind und weil das Bahnbau- und Pflasterungs-Reparaturenkonto eine Mehrausgabe von 8 704 ℳ aufweist. Der Pferdebestand betrug Ende 1884 160 Stück, die mit 593 ℳ das Stück zu Buche stehen. Die Bahnanlage umfasst bei einer Gleislänge von 16,460 km eine Betriebslänge von 9,86 km. Der Wagenpark besteht aus 36 Personenwagen etc. Die Wagen haben 998 181 km zurückgelegt. Es wurden befördert 4 390 642 Personen und vereinnahmt 497 570 ℳ. Der zur Verfügung der Generalversammlung verbleibende Reingewinn beträgt 108 737 ℳ. Aus demselben sollen 108 000 ℳ als Dividende à 9 pCt. vertheilt und der Rest von 737 ℳ auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Bericht erwähnt schliesslich noch, dass sich in Magdeburg eine zweite Pferdebahngesellschaft gebildet hat und dass derselben die Mitbenutzung einer kurzen Strecke der gesellschaftlichen Gleise gegen eine Zahlung von 5 600 ℳ überlassen worden ist. Dieser Betrag wurde vom Konzessionskonto in Absatz gebracht.

Breslauer Strassenbahn.

Der Geschäftsbericht pro 1884 theilt mit, dass die Betriebslänge der Bahn von 20,741 km auf 25,776 km gewachsen ist und die Gleislänge entsprechend von 25,441 km auf 31,917 km. Der Pferdebestand wuchs von 200 auf 234 Stück.

Der von den Pferden zurückgelegte Weg betrug im ganzen 1 576 267 km und die Zahl der geleisteten Pferdetage (eingerechnet die Kranken- und Schonungstage) 85 068; sonach entfällt auf 1 Pferdetag eine Durchschnittsleistung von 20,36 km — gegen 20,87 in 1883. — An Wagen waren am 1. Januar 1885 vorhanden 52 geschlossene und 10 offene.

Die Zahl der beförderten Personen betrug in 1884 insgesammt 5 769 511 gegen 5 195 673 im Vorjahre. In den verschiedenen Wochen schwankte die Frequenz zwischen 87 524 und 150 305 Personen, also um fast 50 pCt.; relativ klein war hingegen die Schwankung der Frequenz bezüglich der einzelnen Wochentage, indem letztere zwischen 13 470 und 21 523 sich bewegte.

Hamburg-Altonaer Pferdebahngesellschaft.

Die Dividende pro 1884 ist von Verwaltungsrath und Aufsichtsrath auf 7 pCt. (1883 7 pCt., 1882 10 pCt.) festgesetzt.

Bodensee-Dampfschifffahrt.

Seitdem Oesterreich-Ungarn im vergangenen Jahre die Trajektanstalt in Bregenz errichtet, betheiligen sich alle fünf Uferstaaten an dem internationalen Schiffsverkehr auf dem Bodensee. Im Jahre 1839 begann die Württembergische Verwaltung mit der Dampfschifffahrt, die Badische Verwaltung folgte im Jahre 1840, die Bayerische im Jahre 1845, die Schweizerische Nordostbahn 1857. Damals übernahm die Nordostbahn vier Dampfboote und zwei Schleppboote von der ehemaligen Schaffhauser Dampfboot-Aktiengesellschaft. Gegenwärtig besitzt die Württembergische Verwaltung 7 Dampfboote mit zusammen 438 Pferdekräften, Fassungsraum für 2 630 Personen und von 250 t Tragfähigkeit; ferner 4 Schleppkähne und 2 Trajektkähne zu je 8—10 Waggons mit einem Gesammtgehalt von 810 t. Badens Seemacht besteht aus 7 Dampfern mit zusammen 415 Pferdekräften, Fassungsraum für 3 300 Personen und von 302 t Tragfähigkeit; ferner aus 3 Schleppkähnen und 1 Trajektkahn zu 8—10 Waggons mit einem Gesammtgehalt von 675 t. Die Bayerische Verwaltung verfügt über 7 Dampfer (worunter sich ein Trajektdampfer zu 18 Waggons befindet) mit zusammen 377 Pferdekräften, Fassungsraum für 1 950 Personen und 200 t Trag-

fähigkeit (die Tragfähigkeit des Trajektdampfers ist in der letzteren Ziffer nicht inbegriffen); ferner über 5 Schleppkähne und 3 Trajektkähne zu je 8—10 Waggons mit einem Gesammtgehalt von 1 685 t (inklusive Trajektdampfer). Die Schweizerische Nordostbahn-Verwaltung besitzt 6 Dampfer mit zusammen 370 Pferdekräften, Fassungsraum für 2 150 Personen und von 150 t Tragkraft; ferner 4 Schleppschiffe und 2 Trajektkähne zu je 8—10 Waggons mit einem Gesammtgehalt von 670 t. Die Oesterreichische Bodenseeflotte setzt sich zusammen aus 4 Dampfern mit zusammen 300 Pferdekräften, Fassungsraum für 1 650 Personen und von 635 t Tragkraft; ferner aus 4 Trajektkähnen zu je 8—10 Waggons mit einem Gesammtgehalt von 600 t. Unter den 31 Dampfern auf dem Bodensee befinden sich 30 Raddampfer und 1 Schraubendampfer; je 4 dieser Schiffe sind Salon- oder Halbsalonschiffe. Die Zahl der Schleppschiffe beträgt 16, diejenige der Trajektkähne 12. Sämmtliche 31 Dampfer haben zusammen 1 900 Pferdekräfte und fassen 11 680 Personen. Die Tragkraft beträgt (inklusive Schlepp- und Trajektkähne) 6 000 t. Alle 59 Schiffe sind aus Eisen hergestellt. Der Trajektdampfer für 16 Waggons, welcher 1869 von Württemberg gemeinsam mit der Nordostbahn erbaut wurde, ist in dieser Zusammenstellung nicht berücksichtigt, weil derselbe schon 1883 ausser Dienst gesetzt und seither nicht mehr verwendet worden ist. Das älteste der jetzigen Bodenseeschiffe, der Württembergische Dampfer „König Karl", stammt aus dem Jahre 1839. Von 1840—1849 kamen 3 Dampfer hinzu, von 1850—1859 12 Dampfer und 8 Schleppschiffe, von 1860—1869 5 Dampfer, 7 Schleppschiffe und 3 Trajektkähne, von 1870—1879 6 Dampfer, 1 Schleppschiff und 2 Trajektkähne und von 1880—1885 4 Dampfer und 7 Trajektkähne. Die Bodenseeflotte ist grösstentheils ein Werk der Firma Escher Wyss & Komp. in Zürich, die von den 59 verschiedenen Schiffen 51 Stück erbaut hat. Im Jahre 1867 ist von den Uferstaaten eine Schifffahrts- und Hafenordnung angenommen worden, mit der jeder Schiffsführer genau vertraut sein muss. Ausserdem sind auch spezielle Sicherheitsvorschriften für den Dampfschiffdienst aufgestellt worden, die im Jahre 1883 eine Erweiterung erfahren haben.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 860 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 888 vom 8. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Ueberweisung einer die Aktiengesellschaft „Eureka" betreffenden Angelegenheit zur Prüfung und event. weiteren Veranlassung (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 920 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Situationsplane verschiedener Strecken im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrh.) (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 969 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in Frankreich (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 978 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Frankaturzwang von Sendungen leicht verderblicher Artikel auf der Französischen Ostbahn (abgesandt am 22. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz, Omnibuszüge.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt der Vorstand der Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn-Gesellschaft in Rücksicht auf den mehr und mehr sich steigernden Personenverkehr zwischen Gaschwitz und Meuselwitz bereits vom Beginn der bevorstehenden Sommerfahrplan-Periode an auf dieser Strecke Omnibuszüge neben den bisherigen gemischten Zügen verkehren zu lassen. Die Zahl der Verbindungen zwischen Gaschwitz und Meuselwitz soll dadurch von 4 auf 6 in jeder Richtung erhöht werden, wozu noch ein Sonntags-Extrazug von Gaschwitz nach Groitzsch und zurück kommen wird. Der Omnibustrain soll aus 2 Personenwagen mit Interkommunikationssystem nach dem Muster der auf der Altenburg-Zeitzer Bahn schon seit längerer Zeit verkehrenden Wagen und aus einem kombinirten Post-, Gepäck- und Personenwagen bestehen. Wegen deren Neubeschaffung sind bereits Verhandlungen im Gange, während die Maschinen aus dem Bestand der Gesellschaft zu entnehmen und nur mit der erforderlichen Vorrichtung für Bedienung der Heberleinbremse zu versehen sein werden.

Steinkohlenabfuhr per Bahn aus den Sächsischen Abbaubezirken bei Zwickau, Lugau-Oelsnitz und Dresden im Jahre 1884.

Ueberhaupt wurden abgefahren 617 169 Ladungen à 5 000 kg; davon entfielen 395 451 = 64 pCt. auf das Zwickauer, 163 410 = 27 pCt. auf das Lugau-Oelsnitzer und 58 308 = 9 pCt. auf das Dresdener Revier.

Gegen das Vorjahr hat die Gesammtabfuhr um 1 286 Ladungen (à 5 000 kg) = 0,21 pCt. abgenommen. Diese Abnahme wurde dadurch verursacht dass 3 166 Ladungen = 0,79 pCt. weniger aus dem Zwickauer und 2 754 Ladungen weniger aus dem Dresdener Bezirk abgefahren wurden, während die Abfuhr von Lugau-Oelsnitz um 4 634 Ladungen = 2,92 pCt. gestiegen ist.

Die tägliche Abfuhr betrug im ganzen Jahre durchschnittlich 1 686 Ladungen und zwar 1 080 von Zwickau, 447 von Lugau-Oelsnitz und 159 von Dresden.

Das grösste Kohlenquantum bezog auch in diesem Jahre Chemnitz, d. i. 86 pCt. der Gesammtabfuhr = 53 294 Ladungen, davon stammten 45 725 aus dem nahe gelegenen Lugau-Oelsnitzer und nur 6 707 aus dem Zwickauer Bezirk; sodann folgen Leipzig und Dresden.

Von aussersächsischen Orten hatte den grössten Bezug Gera mit 18 187 Ladungen. Auch die Abfuhr nach Bayern (Nürnberg 10 614, Hof 8 395, Bamberg 5 326 etc. etc.) war bedeutend.

Der B r a u n k o h l e n v e r k e h r aus den im Herzogthum Sachsen-Altenburg gelegenen Werken bei Meuselwitz, Rositz und Rehmsdorf betrug im Jahre 1884: 137 126 Ladungen à 5 000 kg, was gegen das Vorjahr eine Zunahme von 4 297 Ladungen = 3,23 pCt. darstellt. Nach Stationen der Sächsischen Staatsbahnen gingen davon 63 170 Ladungen = 46 pCt. Der bedeutendste Absatzort war Leipzig mit 22 326 Ladungen. Sodann folgt Altenburg, Gera etc.

Eisenbahnraths-Sitzung.

In der am 9. Februar d. J. stattgehabten achten Sitzung des der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen beigeordneten Eisenbahnrathes, der ersten der zweiten Wahlperiode, wurden zunächst in den aus 6 Personen bestehenden Ausschuss die bisherigen Mitglieder, Herren Rittergutsbesitzer von Oehlschlägel, Spinnereibesitzer Schön, Kaufmann Merz, Kaufmann Schnoor und Gutsbesitzer Uhlemann wiedergewählt.

In der nachfolgenden Verhandlung sprach sich der Eisenbahnrath u. a. einstimmig und mit grosser Entschiedenheit gegen den vom Reichseisenbahnamt in Vorschlag gebrachten Wegfall des Rechtes der Absender auf Routenvorschrift aus. Es wurde dabei von den Vertretern des Handelsstandes u. a. besonders betont, dass in dem beabsichtigten Wegfall eine schwere Schädigung der kaufmännischen Interessen liegt, da die Versender wegen nachträglicher Dispositionen über das Gut, eventueller Aenderung der Deklaration etc. Einfluss auf die Wahl des Transportweges und Kenntniss von demselben haben müssten.

Ueber die Frage der Aufhebung des Frachtzuschlages für sperrige Güter wurde angesichts des Umstandes, dass über die finanzielle Tragweite dieser Massregel zur Zeit noch Vorerörterungen im Gange sind, ein Gutachten nicht abgegeben.

Anlässlich eines Antrags der Handels- und Gewerbekammer Plauen erklärte der Eisenbahnrath sodann noch mit Majorität, dass er die Beschaffung von Güterwagen von mehr als 10 m Länge im Interesse eines einzelnen Industriezweiges nicht befürworten könne.

Aus den dem Eisenbahnrathe gemachten Mittheilungen dürfte von grösserem Interesse sein, dass von Beginn des nächsten Sommerfahrplanes an auf der jetzt unter Oesterreichischer Staatsverwaltung stehenden Linie Wien-Budweis-Eger (vormalige Franz-Josephsbahn) neue Kurirzüge (je einer in jeder Richtung) verkehren werden, welche auf der Sächsischen Strecke Eger-Leipzig nach und von Leipzig und darüber hinaus Anschluss erhalten sollen. Eine besondere Frequenz erwartet man für diese Züge dadurch, dass von Budweis nach Linz und weiter nach Triest sowie über Pontafel nach Italien Anschlusszüge laufen werden, die insbesondere Steyermark und Kärnthen mehr als bisher dem Verkehr von Norddeutschland erschliessen sollen.

Main-Neckarbahn.

Geschäftsbericht pro 1883. Im Jahre 1883 — dem 37. Jahre des Betriebes der Main-Neckarbahn — hat die Frequenz und die Einnahme und zwar hauptsächlich durch die Entwickelung des Verkehrs mit Italien eine Zunahme erfahren, welche durch die Einführung eines neuen internationalen Rundreiseverkehrs mit Italien, durch die Ausdehnung der Expressgutbeförderung auf die Württembergischen und Pfälzischen Bahnen, durch die Einführung direkter Gütertarife aus Rumänien und Galizien, sowie direkter Gütertarife mit den Französischen Nord- und Westbahnen mehr und mehr entwickelt und gefestigt wurden. Die Zahl der beförderten Civilpersonen belief sich im Jahre 1883 auf 2 583 932 (gegen 2 445 458 in 1882), an Reisegepäck wurden 4 924 t (gegen 4 934 t in 1882) befördert, der Eil- und Frachtguttransport beziffert sich auf 801 814 t (gegen 704 821 t in 1882). Die Einnahmen betrugen: aus dem Personenverkehr 2 138 128 ℳ (gegen 2 052 560 ℳ), aus dem Transport des Reisegepäcks 179 931 ℳ (gegen 178 348 ℳ), aus dem Viehtransport 45 200 ℳ

gegen 44 538 ℳ), aus dem Eilgut- und Frachtguttransporten 2 279 698 ℳ (gegen 2 284 827 ℳ), aus dem Transport von Extrazügen 4 302 ℳ (gegen 4 818 ℳ), aus den Posttransporten 53 024 ℳ (gegen 51 722 ℳ), aus den Militärtransporten 72 447 ℳ (gegen 78 164 ℳ). Die Summe aller Transporteinnahmen stellt sich somit auf 4 773 730 ℳ (gegen 4 694 977 ℳ in 1882). Die Summe aller Betriebseinnahmen (inkl. der Einnahmen für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln, sowie Erträge aus Veräusserungen und verschiedener sonstiger Einnahmen) belief sich auf 5 189 376 ℳ, die Summe aller Betriebsausgaben beziffert sich auf 3 156 866 ℳ, und es ergab sich somit ein Reinertrag von 2 032 510 ℳ, wovon auf Rechnung des folgenden Jahres 107 648 ℳ übertragen wurden und 1 924 862 ℳ zur Vertheilung an die drei betheiligten Staaten (Preussen, Hessen und Baden) gelangten. Die Betriebsausgaben betrugen 60,83 pCt. der Bruttoeinnahmen (gegen 61,04 pCt. in 1882 und 60,23 pCt. in 1881). Die Baukosten der Bahn betrugen im Jahre 1883 22 784 475 ℳ und hat sich somit dies Baukapital durch den vertheilten Ueberschuss mit 8,45 pCt. verzinst.

Die Italienischen Eisenbahnen in 1883.

(Schluss aus No. 15).

Der IV. Theil des Jahresberichtes enthält die Betriebsresultate der Italienischen Bahnen während des Kalenderjahres 1883. Innerhalb desselben stieg die Betriebslänge von 9 184,5 auf 9 602,09 km, also um 417,6 km an neu eröffneten Bahnstrecken, welche sich in nachstehender Weise auf die einzelnen Bahngebiete vertheilen:

Oberitalien rund 105,4 km, nämlich
Robbio-Vercelli (5/2. 83 eröffnet) . . . . . . 15,5 km
Novara-Romagnano (22/2.) . . . . 29,5 „
Parma-Fornovo (2/7.) . . . . 23,8 „
Cava Manara-Cava Carbonara (15/9) . . . . . 3,6 „
Ferrara-Argenta (31/12.) . . . . 33,1 „
Südbahnen rund 141,6 km, nämlich
Larino-Casacalenda (21/1.) . . . . 12,6 „
Vinchiaturo-Baranello (1/3.) . . . . 4,3 „
Baranello-Campobasso (5/8.) . . . . 8,2 „
Campobasso-Casacalenda (21/10.) . . . . 38 „
Terni-Rocca di Corno (30/10.) . . . . 78,8 „
Calabrische Bahnen rund 38,1 km, nämlich
Battipaglia-Agropoli (4/5.) . . . . 29,5 „
Catanzaro Marina bis Catanzaro Sala (15/7.) 8,7 „
Sardinien Strecke Terranova zum Golfe degli Aranci (1/7.) . . . . 23,9 „
verschiedene Privatbahnen rund 107,8 km, nämlich
Sassuolo-Modena (1/4) . . . . 18 km
Modena-Mirandola (16/9.) . . . . 31,2 „
Ventoso-Reggio Emilia (17/10.) . . . . 14,8 „
Parma-Guastalla-Suzzara (27/12.) . . . . 44 „

Hierzu traten innerhalb des I. Semesters 1884 weitere 214 Kilometer Eisenbahn, und zwar:

Oberitalien
Gallarate-Laveno (17/3.) . . . . 31,2 km
Treviso-Cornuda (1/4.) . . . . 27,3 „
Bra-Carmagnola (7/4.) . . . . 20,3 „
Parma-Colorno (2/6.) . . . . 15,1 „
Römische Eisenbahnen:
Frascati bis zur definitiven Station (2/2.) . . . . 3 „
Calabrische Bahnen:
Candela-Fiumara d'Atella (1/3.) . . . . 10,9 „
Reggio-Villa S. Giovanni (19/5.) . . . . 14,9 „
diverse Privatbahnen:
Albano-Nettuno (26/3.) . . . . 37,6 „
Cavezzo-Finale (8/4.) . . . . 20,1 „
Saronno-Vedano (17/4.) . . . . 21,3 „
Bergamo-Albino (21/4.) . . . . 12,6 „

Veränderungen in den Besitz- und Betriebsverhältnissen waren weiter nicht zu verzeichnen, ausser dass der Betrieb der Linie Santhià-Biella mit 1. Juli 1883 aus der Hand der Oberitalienischen Eisenbahnen in die der „Allgemeinen Gesellschaft für Ergänzungsbahnen" übergegangen ist.

Bei 9 602 km Eisenbahnlänge kamen in diesem Jahr auf je 10 000 Einwohner 3,217 km gegen 3,17 km des Vorjahres und auf jeden Quadrat-Myriameter im Durchschnitt 3,24 km (3,1 km) Eisenbahnen.

Eine besondere Uebersicht deutet das allmähliche Wachsthum des gesammten Italienischen Eisenbahnnetzes, seine kilometrische Einnahme und Ausgabe an, letzteres jedoch mit der Beschränkung, dass von den Venetianischen Eisenbahnen erst 1866, von denen des vormaligen Kirchenstaates erst seit 1870 diese Angaben Aufnahme gefunden haben.

Das Rollmaterial bestand ult. Dezember 1883 aus 1 807 Lokomotiven, 5 400 Personenwagen und 30 455 Wagen für Güter und Vieh, also bezw. um 181, 457 und 1 762 Stück mehr als im Vorjahr; diese Fahrzeuge durchliefen 42 455 284 Zugkilometer oder 2 824 242 mehr als in 1882.

Die Betriebseinnahmen betrugen 206 135 995 L., oder gegen das Vorjahr mehr 13 197 067 L.; diese vertheilen sich im einzelnen auf:

Einnahme aus	1883 Lire	1882 Lire	in 1883 mehr Lire
Personenverkehr . . .	82 854 263	79 977 034	2 877 229
Eilgut	22 320 922	21 634 237	686 685
Frachtgut	97 061 519	88 052 735	9 008 784
Diversem	3 899 291	3 274 922	624 369
Summa .	206 135 995	192 938 928	13 197 067

Die Zahl der transportirten Personen betrug 36 817 031 oder 2 444 975 mehr als im Vorjahre; dieselben durchfuhren 1 735 375 525 km oder mehr 79 542 827 km, so dass die Durchschnittsfahrt des einzelnen Reisenden von 48 km auf 47 km fiel.

An Eilgut wurden 5 807 101 Ctr. oder 493 785 Ctr. mehr auf 813 706 693 km (oder auf 74 171 477 km mehr als 1882) transportirt, so dass der Centner im Durchschnitt 140 (139) km durchfuhr. Das Frachtgut belief sich auf 11 905 035 t (oder 1 431 433 t mehr) welche 1 398 722 089 km (1 230 369 417 km) durchliefen, so dass die Durchschnittsfahrt einer Tonne wie im Vorjahr 117 km betrug.

Die Betriebsausgaben stellen sich, wie nachstehend angegeben:

	1883 Lire	1882 Lire	in 1883 mehr Lire
Allgemeine Verwaltung	13 191 981	12 103 025	1 088 956
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung	43 284 487	41 647 714	1 636 773
Verkehrs- und Transportdienst.	46 260 533	42 152 796	4 107 737
Zugförderung und Werkstättendienst	45 589 062	43 041 578	2 547 484
Summa .	148 326 063	138 945 113	9 380 950

Zieht man von der Einnahme ad 206 135 995 L. obige Ausgabe ab, so verbleibt ein Betriebsüberschuss von 57 809 932 L., gegen das Vorjahr 3 816 117 L. mehr; das Verhältniss der Betriebsausgabe zur Einnahme war 71,9 pCt. gegen 72,2 pCt. im Vorjahre.

Zu dem IV. Theile des Rechenschaftsberichtes sind zunächst 21 Beilagen, meist in Tabellenform, gegeben, welche verschiedene Einzelnheiten des Betriebes in genauerem Detail enthalten; mit Rücksicht auf die gegenwärtig in Verhandlung resp. Einleitung begriffene grossartige Betriebsveränderung bei den Italienischen Bahnen theilen wir den Inhalt dieser Anlagen mit:

Anl. 1 enthält die Bezeichnung der Linien, ihrer Konzessionäre und Betriebsführer; dieser Linien sind 108. Anl. 2 giebt die Betriebslänge jeder dieser Linien am 31. Dezember 1883 an (d. h. absolute Länge, mittlere und wirkliche Betriebslänge). Anl. 3 die Details von Oberbau und Neigung. Anl. 4 enthält das Detail der Wagen. Anl. 5 und 6 die Berechnung der Zug-, Lokomotiv- und Achskilometer. Anl. 7 bringt eine Zusammenstellung des Anlagekapitals wie dessen Verwendung bis ult. 1883. Die Anl. 8—16 enthalten specielle Angaben über Betriebseinnahmen und -Ausgaben, getrennt nach Linien und einzelnen Kategorien. Anl. 17 Berechnung des Kohlen- und Oelverbrauches für Lokomotiven (523 109 774 resp. 1 614 148 kg insgesammt). Anl. 19 enthält eine Uebersicht über den Stand der zu Gunsten des Eisenbahnpersonals bestehenden Hilfskassen und ähnlichen Institute. Anl. 20 die Unfallsstatistik und Anl. 21 die Angabe derjenigen Stationen, deren Einnahme im Berichtsjahr 100 000 Lire überstieg.

Von allgemeiner interessirenden Daten haben wir daraus nur zu entnehmen:

ad Anl. 7: Das Anlagekapital betrug 2 574 990 693 L. für die Linien und 277 320 714 L. für rollendes Material, im Ganzen 2 852 311 407 L.

ad Anl. 18: Das Personal betrug 37 713 Beamte und 40 831 Arbeiter.

ad Anl. 20: An Unfällen sind 621 Entgleisungen, 475 Zusammenstösse und 5 667 diverse sonstige Zufälle verzeichnet, bei welchen zusammen 150 Personen getödtet und 981 verletzt wurden.

Als Schluss des Werkes figuriren (ähnlich wie im Vorjahre) erläuternde Mittheilungen, welche den Titel „Jahrbücher für verschiedene Dienstzweige auf den Hauptbahnen" führen und in fünf Kapitel zerfallen; diese bieten für die einzelnen Fachleute verschiedene interessante Notizen. Die genannten fünf Kapitel enthalten: 1. Unterhaltungs- und Bauarbeiten für das Jahr 1883 am Bahnkörper und an den Kunstbauten; 2. rollendes Material und Zugförderungsdienst; 3. Fahr- und Verkehrswesen, zugleich mit Bezugnahme auf Fahrpläne, Tarife und Verbandsdienst, sowie auf Verspätungen und Unfälle, ferner Streitfragen und Reklamationen wider den Betrieb; 4. Eisenbahnrechtsfälle und juristische Grundsätze; 5. Per-

sonal der Eisenbahnkommissariate für Ueberwachung des Betriebes und des Regierungssyndikats für Eisenbahnbetrieb, sowie Kosten dieser Behörden. St.

Die Berathung der Eisenbahnkonventionen in dem Italienischen Parlamente.*)

Am 15. Januar cr. wurde, wie bereits in No 7 kurz gemeldet,**) nach beendigter Vertagung die Sitzungen des Italienischen Parlaments die Berathung der Eisenbahnkonventionen wieder aufgenommen. Das Bemerkenswertheste dabei war die Rede Baccarini's zu Gunsten einer Beibehaltung des gegenwärtigen Oberitalienischen Netzes aus politischen und militärischen Gründen, sowie zufolge dessen einer Dreitheilung des gesammten festländischen Netzes. Derselbe befürwortete ausserdem die Annahme von ca. 1 000 km projektirter Bahnlinien. Dass diese Anträge abgelehnt und die betreffende Bestimmung der Regierungsvorlage angenommen wurde, haben wir bereits gemeldet. Die weitere Diskussion behandelte den Sitz der Gesellschaft, wobei der Charakter dieser Frage als einer rein verwaltungstechnischen und keineswegs politischen betont wurde. Verschiedene Amendements sprechen zu Gunsten der Städte Turin, Mailand und Neapel, während andererseits einfache Tagesordnung mit Ausschluss aller Amendements empfohlen und in namentlicher Abstimmung mit 158 Stimmen gegen 88 angenommen wurde. Demnächst wurden noch der Artikel 4 (Kapital der Mittelmeergesellschaft, jedoch unter Offenlassung des Schlusspassus, Obligationen der „Cassa per gli aumenti patrimoniali“), ferner Art. 6 (Dauer des Kontraktes in drei Perioden zu je 20 Jahren) angenommen.

In gleicher Weise gelangten die Artikel 7 (Uebernahme des Südbahnnetzes nebst Zubehör und festem Material), 8 (Bestimmung der Kommissionen für Vertheilung von Personal und Material) und 9 (Zusätze zu vorigem Artikel) zur Annahme.

Art. 10, welcher den Verkauf des Rollmaterials an die Gesellschaft anordnet, ebenso Art. 11, welcher mit dem vorhergehenden in engem Zusammenhange steht, wurden mit dem einschränkenden Hinweise auf Art. 23 (genauere Festsetzung der jährlichen Abzahlungen) zur Annahme gebracht.

Bei Art. 13 beantragte Baccarini die Verschiebung der mittleren Verfallzeit um ein halbes Jahr mit Rücksicht auf die gegenwärtig vorliegenden Verhältnisse. Es gelangte auch dieser Artikel zur Annahme mit dem Amendement Baccarini, ferner Art. 13 bis 21. Zu Art. 23 hatten Baccarini und Sanguinetti bezüglich der Rücklagen zu den Reservefonds resp. zur „Cassa per gli aumenti patrimoniali“ ein Amendement mit anderweitiger Normirung bei bestimmten Einnahmeprozentsätzen eingebracht. Der Ministerpräsident bezeichnete die Annahme des Amendements als gleichbedeutend mit Verwerfung des Gesetzes, worauf bei der Abstimmung mit Probe und Gegenprobe die Vorlage gemäss Kommissionsbeschluss unverändert angenommen wurde.

Die Art. 23—26, welche in erster Linie die Normen für die grundlegende Vertheilung der Rücklagequote bei den Anfangseinnahmen, die Theilung des Ueberschusses und die Zahlungen an den Staat befassen, während Art. 26 sich mit der Norm für Geldverwendung zu Neubauten befasst, wurden im Zusammenhang berathen und angenommen.

In den Sitzungen am 26. und 27. Januar gelangten ohne nennenswerthen Zwischenfall die Art. 27—46, sowie die beiden Zusatzartikel A. und B. des Kontraktes mit der Mittelmeergesellschaft zur Annahme, ebenso wie der vorhergehende Theil des Entwurfes, d. h. unter vorläufiger Offenlassung derjenigen Punkte, welche mit den Tarifen enge zusammenhängen und naturgemäss erst bei der Berathung der letzteren mit festgesetzt und alsdann dem bereits angenommenen Theile des Gesetzentwurfes eingefügt werden können.

Nur bei dem Art. 41 entspann sich eine lebhaftere Diskussion. Art. 41 spricht von dem Rückerwerb des rollenden und anderweitigen Betriebsmaterials etc. durch den Staat bei Aufhören des Kontraktes und das genaue Detail wird in einer besonderen Anlage C. zu diesem Paragraphen auseinandergesetzt. Ein von Baccarini entworfenes Amendement wollte als Norm den Abschätzungswerth statt der in der Anlage C. angenommenen theoretischen Werthverminderung aufstellen, weil angeblich die letztere in ihren mathematischen Berechnungen von unrichtigen Grundsätzen ausgehe. Bei namentlicher Abstimmung wurde das Amendement mit 165 gegen 92 Stimmen verworfen, der Regierungsvorschlag in der von der Kommission vereinbarten Fassung angenommen. (Fortsetzung folgt.)

*) Wir erinnern daran, dass wir in den Nummern 44 und 45 pro 1884 auf den Seiten 573/574 resp. 586/587 den Inhalt der Konventionen zum Theil nach dem Wortlaut, zum Theil in kurzer Wiedergabe des Sinnes gebracht haben, wie er aus den Berathungen zwischen Ministerium und Kammer-Kommission hervorging; soweit sich noch wesentliche Aenderungen ergeben, werden wir dieselben nachtragen, beziehen uns jedoch vorderhand auf das bereits vorliegende.

**) Den Angaben in No. 2 dieses Blattes (S. 18) haben wir noch nachzutragen, dass die von Grimaldi im Namen des Ministers der öffentlichen Arbeiten eingebrachte Vorlage noch im Dezember v. J. genehmigt und damit die provisorische Verlängerung des bisher bestandenen Zwitterverhältnisses bis ult. Juni cr. ausgesprochen worden ist.

Litteratur.

Der Kalkulator bearbeitet vom Eisenbahnkontrolleur von Ferenczy Benö, im Verlag von Eduard Neumayer in Budapest (Altgasse) 1885. Preis 2 fl. oder 3 ℳ 50 ₰.

Bei grösseren und komplizirteren Rechnungsoperationen wird jeder Rechner durch die fortwährenden Wiederholungen einer Zeit- und Kraftverschwendung ausgesetzt, welche man durch Benutzung von Rechnungstafeln zu beseitigen sucht. Solche Hilfstabellen zu Multiplikations-, Divisions- und Prozentberechnungen liegen in dem vorstehend bezeichneten, sehr praktisch angeordneten Werkchen vor. Die mit der Aufstellung von Antheilstabellen zu einem grossen internationalen Eisenbahn-Verbandtarife zusammengetretene Rheinisch-Westfälisch-Oesterreichisch-Ungarische Tarifkommission, welche mit einer ebenso umfangreichen als komplizirten Rechnungsarbeit betraut war und welcher die Ferenczy'schen Tabellen zur Einsicht und zur Abgabe eines Gutachtens unterbreitet waren, hat sich unterm 10. November v. J. über dieselben wie folgt ausgesprochen: Die Kommission hat die Tabellen nach allen Richtungen hin auf ihre Brauchbarkeit geprüft und gefunden, dass dieselben für Rechnungsarbeiten der verschiedensten Art Verwendung finden und demnach jedermann umsomehr empfohlen werden können, als die Tabellen nicht nur ein ebenso rasches als sicheres Rechnen ermöglichen, und auch — und das verdient besonders hervorgehoben zu werden — so praktisch angelegt sind, dass deren Handhabung eine unendlich leichte ist und nicht erst eine längere Uebung erforderlich wird, um die Tabellen zu Rechnungszwecken der mannigfachsten Art mit Erfolg benutzen zu können.

Auch wir schliessen uns dem Urtheil an, dass die Tafeln vermöge ihres Systems wie ihrer Konstruktion bei allen grösseren Multiplikations- und Divisionsoperationen, Proportionsrechnungen aller Art etc. mit bedeutender Zeitersparniss und in betreff der Genauigkeit der Rechnungsresultate mit der grösstmöglichsten Sicherheit zu verwenden sind.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Main-Neckarbahn. Fahrplanänderung. Mit 1. März 1885 erhalten folgende Lokalzüge die beigesetzten neuen Kurszeiten:

Lokalzug No. 22

(seither um 5^{30} Morgens aus Darmstadt abgehend):

Darmstadt	ab	4^{40}	Morgens
Arheilgen	„	4^{48}	„
Egelsbach	„	4^{57}	„
Langen	„	5^{5}	„
Sprendlingen	„	5^{13}	„
Isenburg	„	5^{20}	„
Louisa	„	5^{27}	„
Frankfurt	an	5^{35}	„

Lokalzug No. 21

(seither um 5^{40} Morgens aus Heppenheim abgehend):

Heppenheim	ab	4^{30}	Morgens
Laudenbach	„	4^{37}	„
Hemsbach	„	4^{43}	„
Weinheim	an	4^{50}	„
	ab	4^{51}	„
Grosssachsen (Heddesheim)	„	4^{59}	„
Ladenburg	„	5^{7}	„
Friedrichsfeld	an	5^{12}	„
Friedrichsfeld mit Anhalten in Seckenheim 5^{23}	ab	5^{16}	„
Mannheim	an	5^{32}	„
Friedrichsfeld	ab	5^{23}	„
Schwetzingen	an	5^{35}	„
Friedrichsfeld	ab	5^{20}	„
Wieblingen	an	5^{30}	„
Heidelberg	„	5^{37}	„

Ferner wird Schnellzug 7, Abgang aus Frankfurt 4^{40} Nachmittags vom 1. März an in Heppenheim und zwar um 5^{55} Nachmittags anhalten.

Die Wochenkarten bleiben für alle gewöhnlichen Personenzüge gültig.

Darmstadt, 12. Februar 1885. (356)

Die Direktion.

II. Güterverkehr.

Vom 1. April d. J. ab wird die Station Homberg a/Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh. in die Ausnahmetarife vom 1. April v. J. für die Beförderung von **Steinkohlen, Kokes und Briquets** in geschlossenen Sendungen von 200 000 bis 300 000 kg im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrh.) nach Sta-

tionen der Niederländischen Rheinbahn, der Niederländischen Staatsbahn und der Holländischen Bahn aufgenommen.

Für die gedachte Station gelten die in den verzeichneten Tarifen aufgeführten Frachtsätze der Gruppe I.

Köln, den 17. Februar 1885. (357)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Durch Nachtrag VI zum Tarife werden ab 1. März d. J. ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Schwerspath von Immelborn nach Deggendorf, Regensburg und Passau transit eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Meiningen, den 19. Februar 1885. (358)

Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März d. J. treten im **Ostdeutsch-Niederländischen Verbande** folgende Sätze für Güter der allgemeinen Wagenladungsklassen in Kraft:

	A 1	B
	für 100 kg	in Mark
Eydtkuhnen trans.		
Amsterdam . . .	9,32	8,43
Rotterdam . . .	9,44	8,55

Hannover, den 18. Februar 1885. (359)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die im Theil II des vom 15. November 1884 giltigen **Ausnahmetarifs für Oberschlesische Steinkohlen- und Kokestransporte** nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin enthaltenen sowie die im Nachtrag I zum Lokalkohlentarif des Direktionsbezirks Breslau ad II angegebenen Frachtsätze nach Podejuch bleiben vom 1. März d. J. ab bis auf weiteres in Geltung mit der Massgabe, dass das vorgeschriebene Jahresquantum von 5 Millionen Kilogramm immer in der Zeit vom 1. März des einen Jahres bis Ende Februar des andern Jahres erfüllt werden muss. (360)

Breslau, den 19. Februar 1885

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die seither für Thüringische, Böhmische und Nürnberger Waaren im Verkehr zwischen Lichtenfels (Bayern) und Hamburg B. H. gültig gewesenen Ausnahmefrachtsätze finden vom 1. d. Mts. an auf diejenigen Transporte, welche nach Hamburg H. und Harburg bestimmt sind, Anwendung. Die näheren Transportbestimmungen geben die Güterexpeditionen beider Stationen auf Befragen bekannt.

Hannover, den 17. Februar 1885. (361)

Königliche Eisenbahn-Direktion, auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Zum **Deutschen Eisenbahn - Gütertarif Theil I** vom 1. Februar 1883 tritt am 1. April cr. ein **Nachtrag V.** in Kraft, welcher eine Abänderung der Zusatzbestimmung zu § 47 3a des Betriebsreglements und die mit Rücksicht auf die Beschlüsse der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 5. Dezember 1884 neu redigirten allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation enthält. Durch die geänderten Tarifbestimmungen werden ausser vereinzelten Frachterhöhungen zahlreiche Frachtermässigungen herbeigeführt.

Gleichzeitig ist zu dem vom 1. März 1884 an gültigen Lokaltarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der vom 1. April cr. an in Anwendung kommende Nachtrag 1 herausgegeben, durch welchen die Tarifvorschriften bezüglich der nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeuge theilweise geändert, auch die Normalzahlen für halbe Wagenladungen Vieh anderweit fixirt werden.

Die bezeichneten Nachträge sind von den Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 19. Februar 1885. (362)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Südwestdeutscher Eisenbahn - Verband. Mit dem 1. März d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Hanau, Station der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und den Badischen Stationen Neulussheim und St. Ilgen andererseits eine direkte Abfertigung in Kraft.

Karlsruhe, den 19. Februar 1885. (363)

Generaldirektion der Grossherzl. Bad. Staatseisenbahnen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. werden in Folge Berichtigungen in dem Gütertarife vom 1. August, dem Ausnahmetarife für Steinkohlen etc. vom 1. Februar und für Holz vom 1. März 1884 theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der bisherigen Frachtsätze herbeigeführt, worüber das Tarifbureau der unterzeichneten Direktion Auskunft ertheilt.

Ueber Einführung der einzelnen Tarifnachträge in welche die berichtigten Frachtsätze aufgenommen werden, behalten wir uns besondere Bekanntmachung vor.

Köln, den 18. Februar 1885. (364)

Königliche Eisenbahn Direktion (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Bei der Frachtberechnung für die Beförderung von **Fluss- und Schwerspath** in Ladungen von je 10 000 kg von den Stationen Immelborn und Wernshausen der Werrabahn nach den Stationen Friedrichsthal, Köln (Gereon, Pantaleon, Rheinstation und Thürmchen), Kreuznach, Louisenthal und Rolandseck des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) kommen vom 1. März d. J. ab im Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Erfurt einschliesslich Thüringische Privatbahnen die kilometrischen Zuschläge, soweit solche bestehen, nicht mehr zur Anrechnung.

Köln, den 25. Februar 1885. (365)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Rheinisch - Westfälisch - Belgischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 1. März d. Js. ab wird die Station Thielt der Belgischen Staatseisenbahn mit direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Pferden und Vieh in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren im obenbezeichneten Verkehr vom 15. Oktober 1881 aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, sowie die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahn-Direktionen (links- und rechtsrheinisch) zu Köln.

Köln, den 20. Februar 1885. (366)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Mit dem 1. März 1885 wird zum **Gütertarife, Theil II,** für den Lokal- und direkten Verkehr zwischen den Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktion Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, der Saalbahn, der Weimar-Geraer-, der Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden) sowie der Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn ein **vierzehnter Nachtrag** (XIV) herausgegeben.

Derselbe enthält Ergänzung des Tarifs für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc., Einführung des Ausnahmetarifs 21 (Basaltsteine) sowie Aufnahme neuer Stationen in den Ausnahmetarif 9 (Erde etc.).

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 18. Februar 1885. (367)

Königliche Eisenbahn-Direktion: im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. März dieses Jahres treten folgende Tarife und Tarifnachträge in Kraft:

1. Heft 1
2. Nachtrag II zu Heft 2
3. Nachtrag I zu Heft 3

} des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Tarifs Theil II,**

4. Theil II des **Sächsisch-Westösterreichisch - Ungarischen Verbands - Tarifs.**

In die unter 1 und 4 genannten Tarife sind verschiedene Stationen wegen fehlenden oder geringen Verkehrs nicht wieder aufgenommen worden, für dieselben gelten die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15 April dieses Jahres fort. Ferner treten in den unter 1, 2 und 4 aufgeführten Tarifen etc. in einzelnen Fällen Erhöhungen ein, welche für Eilgut bis zu 0,50 ℳ pro 100 kg und für Wagenladungen bis zu 0,22 ℳ pro 100 kg betragen, jedoch erst vom 15. April dieses Jahres an zur Anwendung gelangen. Die Tarife etc. sind bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 20. Februar 1885. (368)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird für die Beförderung von Roheisen in Wagenladungen von 10 000 kg oder Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden Wagen von Amberg nach Immendingen Bad. B. ein Ausnahmefrachtsatz von 1,02 ℳ für je 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 19. Februar 1885. (369)

Generaldirektion.

Elbumschlagsverkehr in Dresden und Riesa pro 1885. Während der Dauer der Elbschifffahrts-Periode 1885 werden

a) für den Güterumschlag in Dresden an den beiden Elbkais,

b) für den Güterumschlag in Riesa an dem dortigen Elbkai

gewisse Vergünstigungen gewährt.

Die bezüglichen Bestimmungen sind durch unser Hauptbüreau unentgeltlich zu erlangen.

Dresden, den 16. Februar 1885. (370)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky.

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Am 1. März d. J. tritt der Nachtrag V zum Tarif in Kraft, durch welchen die Bayerischen Stationen Bindlach und Schalding in den Verkehr neu einbezogen und veränderte Frachtsätze namentlich für Lindau, die Bodenseeplätze, Ulm und Neuulm eingeführt werden. Ausserdem enthält der Nachtrag einen Ausnahmetarif für rohe Erze und Roheisen von Amberg nach Eisenach, sowie eine Berichtigung des Tarifes.

Die mit dem Nachtrag verbundenen Frachterhöhungen erhalten erst mit dem 16. April Gültigkeit. Exemplare des Nachtrags können, soweit der Vorrath reicht, von den betheiligten Güter-Expeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Meiningen, den 18. Februar 1885. (371)

Die Direktion der Werra-Eisenbahn-Gesellschaft.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit dem 1. März l. J. kommen neue Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Basel, Bad. Bahn loko und transit und den Stationen der Schweiz. Centralbahn, Aargauischen Südbahn und Wohlen-Bremgarten, Jura-Bern-Luzern-Bahn, Brünig-Bahn und Emmenthalbahn unter gleichzeitiger Aufhebung der entsprechenden Tarife vom 1. Dezember 1883 nebst Nachträgen zur Einführung.

Exemplare obiger Tarife sind bei unserer Güterexpedition in Basel unentgeltlich zu erhalten.

Karlsruhe, den 22. Februar 1885. (372)
Generaldirektion.

Am 1. März d. J. tritt zu den Heften 1 bis 5 des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** je ein Nachtrag (No. VII resp. IX, VII, V und V) in Kraft, enthaltend: Tarif-Kilometer für die in den Verkehr neu einbezogene Station Murg der Badischen Staatseisenbahnen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 11 (Güter des Specialtarifs III) für den Verkehr mit der Bodenseeuferstation Lindau, sowie des Ausnahmetarifs No. 13 (Steine des Specialtarifs III und Gyps, gebrannt, auch gemahlen) für den Verkehr mit der Bodenseeuferstation Rorschach, ferner Berichtigungen, welche jedoch, soweit sie Tariferhöhungen zur Folge haben, erst vom 15. April d. J. ab zur Anwendung kommen. — Die erwähnten Frachtsätze des Ausnahmetarifs No 11 finden auch im Rheinisch-Westfälisch-Bayerischen Verkehr mit der Station Lindau Anwendung.

Exemplare der Nachträge sind bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 20. Februar 1885. (373)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Saarbrücken - Hessischer Güterverkehr. Am 15. d. M. ist zum Gütertarife vom 1. November 1882 der Nachtrag III erschienen, welcher anderweite Frachtsätze des Specialtarifs III im Verkehr mit Käferthal, Mannheim, Mannheim - Neckarvorstadt und Waldhof, sowie Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Eisenerz und Steinschlag enthält.

Insoweit Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Taxen bis zum 1. April d. J. in Gültigkeit.

Köln, den 21. Februar 1885. (374)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 1. März l. J. treten direkte Gütertarife zwischen Stationen der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen, der Kaiserl. Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, der Wilhelm-Luxemburg Bahn, sowie der Prinz Heinrichbahn, der Königl. Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., der Main-Neckarbahn, der Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigsbahn, der Königl. Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln (Betriebsamt Saarbrücken einschliesslich der Rhein-Nahebahn, Stationen der Moselbahn westlich von Cobern und der Abzweigungen, sowie Stationen der Eifelbahn südlich von Euskirchen und der Abzweigungen) einerseits und Stationen der Schweizerischen Centralbahn (einschliesslich der Aargauischen Südbahn), der Emmenthalbahn, der Jura-Bern-Luzern Bahn (einschliesslich der Brünigbahn) und der Westschweizerischen Bahnen, sowie der Simplonbahn anderseits in Kraft.

Gleichzeitig tritt der provisorische Ausnahmetarif für metallurgische Erzeugnisse zwischen Stationen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), der Pfälzischen Bahn, der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und der Wilhelm-Luxemburg Bahn, sowie der Prinz Heinrichbahn einerseits und einigen Westschweizerischen Stationen anderseits über Basel vom 15. August 1884 mit der Massgabe ausser Kraft, dass die Sätze dieses Tarifs, soweit sie billiger sind, als die bezüglichen Sätze im Tarifheft I B—F noch bis einschliesslich 15. April l. J. zur Anwendung kommen.

Karlsruhe, den 21. Februar 1885. (375)
Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Zum Bayerisch-Mannheim Ludwigshafener Gütertarife vom 1. März 1884 ist mit Wirkung vom 20. d. M. der 3. Nachtrag erschienen. Derselbe enthält Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Ritschenhausen, Ergänzung des Ausnahmetarifs No. 2 für Steine des Specialtarifs III sowie einen nneuen Ausnahmetarif für profilirte und abfacirte, jedoch ungeschliffene Bausteine und ist durch unsere Güterverwaltung Mannheim unentgeltlich zu beziehen.

Karlsruhe, den 21. Februar 1885. (376)
Generaldirektion.

Ostpreussische Südbahn. Für zum Export bestimmte, von Stationen der Charkow-Nikolajew Bahn und deren Hinterbahnen herrührende Sendungen Mehl aller Art, Samenaussiebsel, Kleie, Spreu, Schaalen, (Hülsen) aller Art, Malz und Malzkeime in Wagenladungen von 610 Pud = 10 000 kg gelten von sofort folgende Frachtsätze: a) ab Woroschba tr. (Kursk-Kiew Bahn) nach Königsberg 128,71 Rbl., nach Pillau 132,72 Rbl., nach Memel und Elbing 136,32 Rbl., giltig bis 25. Februar/9. März cr., b) ab Snamenka tr. (Fastow Bahn) 89,26 Rbl. + nach Königsberg 40,02 *M.*, nach Pillau 47,41 *M.*, nach Memel und Elbing 54,04 *M.*, giltig bis 1./13. August cr. Ladekosten, Uebergabekosten, Grenzabfertigungs-, Grenzzollabfertigungs- und statistische Gebühren sind in obigen Frachtsätzen einbegriffen.

Die Direktion. (377)

Hessische Ludwigsbahn. Am 20. d. Mts. wird der 15. Nachtrag zu unserem Lokal-Gütertarif vom 1. Oktober 1881 eingeführt.

Ausser Berichtigungen enthält derselbe einen Ausnahmetarif für Kartoffelabfälle.

Der Nachtrag ist zu 10 ₰ pro Exemplar von unserem Tarifbureau zu erhalten.

Mainz, den 16. Februar 1885. (378)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Special-Direction.

Zum **Verbands-Gütertarif** vom 5. Dezember 1882 für den Verkehr zwischen Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Güstrow-Plauer Eisenbahn** andererseits ist der vom 20. Januar cr. ab gültige Nachtrag 4 herausgegeben, welcher ermässigte Frachtsätze und die Aufhebung anderweitig ersetzter Frachtsätze enthält.

Schwerin, den 19. Februar 1885. (379)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Königliche Eisenbahn-Direktion Altona. Für die Beförderung von Sand und Kies in Wagenladungen von je 10 000 kg von Eidelstedt und Blankenese nach Hamburg (Klosterthor), Hamburg B und Hamburg Hann. tritt ein Ausnahmefrachtsatz von
0,15 *M.* pro 100 kg
mit sofortiger Gültigkeit in Kraft.

Altona, den 16. Februar 1885. (380)

Mit 1. März cr. gelangen im **Rumänisch-Deutschen Verbande** für den Transport von Eisenbahnschienen in Mengen von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ermässigte Sätze von Bochum (B. M und K. M.) nach Dolhasca in Höhe von 4,15 *M.* und nach Pascani in Höhe von 4,23 *M.* pro 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 20. Februar 1885. (381)
Im Namen der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mecklenburgische Friedrich-Franz Eisenbahn. Zum Lokalgütertarif vom 15. Oktober 1882 ist der vom 20. Januar cr. gültige Nachtrag IV herausgegeben, welcher ermässigte Frachtsätze zwischen Waren und Lübeck einerseits und Hagenow bezw. Neubrandenburg andererseits enthält. Der Nachtrag ist von den Güterexpeditionen unentgeltlich zu beziehen.

Die Direktion (382)
der Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahngesellschaft.

Viehverkehr. Mit dem 1. April d. J. tritt im diesseitigen Lokalverkehr und in den direkten Verkehren zwischen diesseitigen Stationen und Stationen Deutscher Eisenbahnen eine Aenderung der Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen Vieh ein, worüber unsere Stationen schon jetzt Auskunft ertheilen.

Lübeck, den 17. Februar 1885. (383 H&V)
Der Verwaltungsrath
der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft.

Weichsel - Eisenbahnverband. Mit dem 19./7. Februar cr. tritt ein neuer Special-Exporttarif für die Beförderung von Mehl, Mühlenfabrikaten, Malz und Malzkeimen von Woroschba trans. — Station der Kursk-Kiew Bahn — und Snamenka trans. — Station der Fastow Bahn — nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 20. Februar 1885. (384 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Belgischer bezw. Deutsch-Französischer Güterverkehr. Der in dem rubrizirten Verkehr bestehende Reexpeditionstarif für die Beförderung von Flachs etc. von Königsberg i/Pr. nach Belgischen und Französischen Stationen vom 13. Januar 1885 wird mit Giltigkeit vom 16. d. Mts. in der Weise erweitert, dass auch die von Memel nach Königsberg i/Pr. beförderten Flachs- etc. Sendungen ab Königsberg i/Pr. gegen Vorlage des Frachtbriefs zu den Sätzen des obengenannten Reexpeditionstarifs weiter zu expediren sind.

In dem genannten Tarife ist daher unter „II. Besondere Bestimmungen“ in der 6. Zeile zwischen „Station“ und „nach“ sowie in der 10. Zeile zwischen „Russland“ und „durch“ einzuschalten: „resp. von Memel“.

Bromberg, den 19. Februar 1885. (385J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die mit Gültigkeit vom 1. März d. J. zur Einführung gelangenden Nachträge

XII. zum Theil II des Verbandsgütertarifs,
XXXIV. „ Gütertarifheft No. 1,
II. „ „ No. 2,
XX. „ „ No. 3b,
XXI. „ „ No. 4,
XXXIII. „ „ No. 5,

enthalten neben Beseitigung verschiedener, in andere Verbandstarife übergegangener direkter Frachtsätze, sowie Ergänzung der Zollvorschriften im Verkehre nach Polen, theils abgeänderte, theils neue Frachtsätze für verschiedene Stationen. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst

am 15. April d. J. in Kraft. Näheres durch die Verbandsgüterexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.
Erfurt, den 18. Februar 1885. (386)
Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation werden bis auf Widerruf, jedoch längstens bis Ende Dezember 1885, unter den im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" bekannt gegebenen Bedingungen und Modalitäten, für Kalksteintransporte von Märzdorf, rücksichtlich der Strecken ab Wichstadtl-Lichtenau transit nach den im „Centralblatte" angeführten Stationen der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B., die Frachtsätze des Ausnahmetarifes III laut dem allgemeinem Tarife der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. vom 1. August 1883, gleich im Kartirungswege berechnet.
Wien, am 20. Februar 1885. (387)

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Zu dem vom 1. Februar 1884 gültigen Tarife für die direkte Beförderung verschiedener Artikel zwischen Stationen der K. Ung. Staatseisenbahnen, der Ung. Nordostbahn, der Alföld-Fiumaner Eisenbahn, sowie der Station Budapest der K. K. Südbahngesellschaft einerseits und Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft, der Ung. Westbahn und der Kön. Ung. Staatseisenbahnen (südliche Linie) andererseits erscheint am 15. März 1885 der Nachtrag II, welcher Aenderungen mehrerer Frachtsätze des Nachtrages I. Spiritussendungen ab Budapest-Dunapartiteherpályandvar nach Stationen der Ung. Westbahn und nach Gráz S. B. enthält.
Exemplare dieses Nachtrages sind in unserer Tarifabtheilung zu bekommen.
Budapest, am 18. Februar 1885. (388)
Die Direktion.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn und Lokalbahn Jaroslau-Sokal. Nachträge zu den Lokaltarifen. Mit dem 6. März 1885 gelangt ein Nachtrag I zum Lokal-Gütertarif, Theil II und ein Nachtrag II zum Tarife der Lokalbahn Jaroslau-Sokal vom 1. Januar 1885 zur Einführung.
Dieselben enthalten die Ausdehnung des Ausnahmetarifes IV für Spiritus in Fässern auf solche Transporte in Cysternen-(Reservoir-) Wagen, sowie Berichtigungen.
Exemplare sind beim Oekonomate in Wien und im kommerziellen Bureau der Betriebsdirektion in Lemberg zu beziehen.
Wien, den 15. Februar 1885. (389)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Am 10. März 1885 tritt zu dem vom 15. September 1884 gültigen Ausnahmetarife für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen etc. von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau nach Stationen der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn etc. ein Nachtrag I in Wirksamkeit.
Derselbe enthält:
1. Aenderung der Beförderungsbedingungen des Haupttarifes.
2. Frachtsätze für alle Relationen des Haupttarifes bei einem Kursstande der Oesterr. Banknoten von 160/165.
3. Aufnahme der Kohlentarif-Station Emmagrube des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau.
4. Aufnahme der Station Medleschitz der Oesterr. Nordwestbahn.
5. Berichtigungen.
Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei der unterzeichneten Centralverwaltung als auch bei den betheiligten Stationen eingesehen und durch diese Stellen bezogen werden.
Wien, am 18. Februar 1885. (390)
Die Centralverwaltung.

III. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1885 bis 1. April 1886 soll im Submissionsverfahren vergeben werden.
Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 7. März l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.
Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.
Giessen, den 21. Februar 1885. (391)
Grossherzogliche Direktion.

Holländische Eisenbahn. Die Lieferung von:
circa 70 m gusseisernen Röhren von ungefähr 1,00 m Diam. und
circa 20 m gusseisernen Röhren von ungefähr 0,70 m Diam.
soll im Submissionswege vergeben werden.
Versiegelte Offerten mit der Aufschrift „Submission auf gusseiserne Röhren" sind bis zum 2. März 1885 an das Oberbahn-Ingenieurbureau (Droogbak Centraal Administratie Geboua) portofrei einzureichen.
Submissionsbedingungen resp. Offertformulare können von demselben gegen gebührenfreie Anfrage bezogen werden.
Amsterdam, 19. Februar 1885. (392)
Die Specialdirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung der für die Werkstätten Breslau, Posen, Glogau und Lissa pro 1885/6 erforderlichen 2 920 000 kg Schmiedekohlen (gesiebte ungewaschene, bezw. gesiebte gewaschene Nusskohlen). Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen, bis zum Submissionstermine
Mittwoch, den 4. März cr., Vormittags 9 Uhr
versiegelt und portofrei an das diesseitige Materialienbüreau hier, Brüderstrasse No. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst im Zimmer No. 26 zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von 75 ₰ (in Briefmarken à 10 ₰ bezw. 5 ₰) pro Exemplar unfrankirt bezogen werden. (393)
Breslau, den 19. Februar 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung der für die Werkstätten Breslau, Posen und Ratibor pro 1885/6 erforderlichen Eisengusswaaren. Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Submissionstermine Mittwoch, den 4. März cr., Vormittags 10 Uhr versiegelt und portofrei an das diesseitige Materialienbüreau hier, Brüderstrasse No. 36, einzureichen. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst im Zimmer No. 26 zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von 75 ₰ (in Briefmarken à 10 ₰ bezw. 5 ₰) pro Exemplar unfrankirt bezogen werden. (394)
Breslau, den 19. Februar 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Im Wege der öffentlichen Submission sollen verschiedene alte Oberbau- und Werkstattsmaterialien verkauft werden und ist dazu Termin auf
Sonnabend, den 7. März cr. Vormittags 11 Uhr
im Büreau unserer Betriebsdirektion anberaumt.
Die Bedingungen sind gegen Einsendung von 50 ₰ von letzterer zu beziehen.
Nordhausen, den 16. Februar 1885. (395)
Die Direktion.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Am 9. März cr., Vormittags 10 Uhr findet in unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse 39, der Verkauf von circa 18 400 kg zur Vernichtung und von circa 19 800 kg zur freien Verwendung bestimmter Makulatur statt. Letztere besteht aus alten Registraturakten, Büchern, Formularen und sonstigen Papierabfällen.
Ankaufsofferten sind bis zum gedachten Zeitpunkte versiegelt und mit der Aufschrift
„Offerte betreffend den Verkauf alter Akten etc."
versehen an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe 23, portofrei einzusenden.
Die Bedingungen liegen in der Drucksachenverwaltung zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ bezogen werden. (396)
Erfurt, den 19. Februar 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verkauf von 20 ausrangirten Lokomotiven, Mittwoch, den 11. März cr., Vorm. 11 Uhr, in unserem maschinentechnischen Büreau hier, Königgrätzer Strasse 132. Offerten sind frankirt, versiegelt und mit Aufschrift „Offerte auf ausrangirte Lokomotiven" an das bezeichnete Büreau einzusenden.
Bedingungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen, auch gegen gebührenfreie Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.
Berlin, den 19. Februar 1885. (397)
Königliche Eisenbahndirektion.

Neu-Süd-Wales.

An Eisen- und Stahl-Brückenbauer, denen Erfahrungen zur Seite stehen, ergeht hiermit von dem General-Agenten für Neu-Süd-Wales die Einladung zur Einreichung von Plänen und Angeboten für den Bau einer Stahlbrücke behufs Führung einer doppelten Eisenbahnlinie über den Fluss Hawkesbury bei Sidney in Neu-Süd-Wales.
Der Abstand zwischen den Brückenköpfen beträgt ungefähr 2 900 Fuss und muss die Brücke eine lichte Höhe von 40 Fuss über dem höchsten Wasserstand haben. — Der Fluss hat eine durchschnittliche Tiefe von 50 Fuss und würde das Fundament ungefähr 120 Fuss unter das Flussbett zu legen sein.
Nähere Bedingungen und Details, sowie Abriss des Flusses und Situationsplan können gegen Zahlung einer Guinee von dem General-Agenten bezogen werden, an welchen dieser Betrag sammt der betreffenden schriftlichen Bewerbung unter Beilage eines Verzeichnisses über früher bereits ausgeführte derartige Werke einzusenden ist.
Pläne und Angebote sind an den General-Agenten für Neu-Süd-Wales in dessen untenbezeichnetes Büreau am oder vor dem 1. Juni 1885 einzureichen.
London, 5. Februar 1885.
Saul Samuel, General-Agent für Neu-Süd-Wales, 5 Westminster Chambers S.W.

No. 4. Jahrgang 1885. **Berlin, am 25. Februar 1885.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 23. Februar Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A P	1048	1	Kiste	— —	201	1	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
2	B	—	1	Kollo	Eisen —	42	2	Köln Rhst.	Linksrh. Köln	
3	B	4	1	Ballen	Korkholz —	71	3	Neust.-Magdeburg	K.E.-D. Magdeburg	
4	B M	2028	1	Wagen	Kohlen —	5000	4	Hochfeld B. M.	Rechtsrh. Köln	
5	C H B	1373/4	2	Fässer	Garn —	820	5	Ratingen	„	
6	F	—	1	Kiste	Zucker —	25	6	Aachen	Linksrh. Köln	
7	F	52/3	1	Platte	Stahl —	16	7	Lathen	Rechtsrh. Köln	
8	G L	1059	1	Verschlag	Maschinentheile —	172	8	Aachen	Linksrh. Köln	
9	H J	1	1	Tonne	Schwärze —	19	9	Hamont	Grand Centr. Belge	
10	H W	556	1	Kiste	unbekannt —	?	10	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
11	J G H	2163	1	„	gefüllt —	45	11	Köln G.	Linksrh. Köln	
12	J M	393	1	Ballen	Feldsaamen —	46,5	12	Hameln	K. E.-D. Hannover	
13	J & S	1011	1	{Kolli in Leinen}	? —	18	13	Pless	K. E.-D. Breslau	
14	K	7	1	Sack	Lumpen —	14	14	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
15	K M E	58	1	—	Viehgitter —	—	15	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
16	K S	{2918 2929}	2	Kisten	Wichse —	{39 26}	16	Mannheim	Badische Stsb.	{Wasseralfingen-Mannheim bezettelt.
17	L	{485 1083 1044}	3	Fässer	leer —	?	17	Bebra	K.E.-D Frankf.a/M.	
18	M M	127	1	Fass	Oel —	86	18	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
19	M N	1/2	2	Ballen	Papier —	106	19	Zutphen	Niederländ. Stsb.	
20	N D	1	1	—	{eiserne Platte, 45 cm breit, 150 cm lang}	—	20	Bielefeld	K. E.-D. Hannover	
21	N E B	—	1	—	{Kuppel mit ½ Bügel, defekt}	—	21	Frankfurt a/M.	„	
22	N M	190	1	Ballen	Flocken —	21,5	22	Bonn	Linksrh. Köln	
23	N R S	106	1	Zollkorb	— —	75	23	Köln G.	„	
24	P B B	8555	1	Ballen	— —	125	24	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
25	P T C	1110	1	Kiste	leer —	67	25	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
26	R	—	1	—	eiserne Ofenbrille —	1,5	26	Karlsruhe	Badische Stsb.	
27	R	10	1	Ballen	Kaffee —	75	27	Venlo	Niederländ. Stsb.	
28	R	614	1	Butterfass	leer —	4	28	Quakenbrück	Rechtsrh. Köln	
29	S R	2074	1	Ballen	Kuhhaare —	109	29	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
30	V B E	626	1	Kiste	— —	165	30	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
31	V C	{299 300}	2	Ballen	Manufakturwaaren —	104	31	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	

B. Kolli m. Adressen sign.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
32	{Altona B	32 × 15 Z 32}	1	Bund	{Eisen (5 Stangen enthaltend)}	24,5	32	Langewiesen	{Ilmenau-Gross-breitenbacher}	
33	Carly	—	1	Ballen	Gewebe —	35	33	Fraire	Grand Centr. Belge	
34	{C. Böhme Engelnstedt}	—	1	Sack	Flachs —	24	34	Braunschweig	Braunschweig.	
35	{DVO—MA Batavia	{1886 459}	1	Ballen	Manufakturwaaren —	85	35	Leeuwarden	Niederländ. Stsb.	
36	{Hahn — K	1382/4 7 10 1/3	6 2 3	„ „ „	Federn — Zwiebeln — leere Säcke —	— — —}	36	Aachen	Linksrh. Köln	
37	Hamburg	—	1	Kiste	Citronen —	39	37	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
38	{K V Schwab Mannheim}	—	3	Bund	Körbe —	66	38	Mannheim	Badische Stsb.	
39	{Mainz Frankfurt}	26	1	{Schliess-korb}	unbekannt —	15	39	Frankfurt	Main - Neckarbahn	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					C. Kolli m. Nummern sign.					
40	—	{ 10½ 12 }	2	Pack	Papier —	20	40	Moers	Linksrh. Köln	
41	—	8759	1	Rolle	Packleinen —	28	41	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
					D. Kolli mit Figuren sign.					
42	weisser Strich	24	1	—	gusseis. Rost —	1,5	42	Grossbreitenbach	{ Ilmenau-Gross-breitenbacher }	
43		17	1	Ballen	Packleinen —	33,5	43	Berlin L. B.	K. E.-D. Magdeburg	
					E. Kolli ohne Signatur.					
44	—	—	1	Kiste	Apfelsinen —	—	44	Hasselt	Grand Centr. Belge	
45	—	—	2	—	rohe Bettstellfüsse —	3	45	Hettstedt	K. E.-D. Frankf. a/M.	
46	—	—	4	—	Bretter —	—	46	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
47	—	—	1	Stange	Eisen —	12	47	Freden	K. E.-D. Hannover	
48	—	—	1	—	Fahnenstange —	5	48	Gelsenkirchen	Rechtsrh. Köln	
49	—	—	1	—	Feile —	—	49	Glatz	K. E.-D. Breslau	
50	—	—	1	Kollo	Flacheisen —	6	50	Güsten	K. E.-D. Magdeburg	
51	—	—	2	{ Kisten aus Latten }	Flaschen —	{ 2,5 3 }	51	Ham s. Heure	Grand Centr. Belge	
52	—	—	1	Pack	Garn —	23	52	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
53	—	—	1	—	kleiner Herdring —	0,25	53	Northeim	K. E.-D. Hannover	
54	—	—	1	—	Hundebehälter, leer —	29	54	Freiburg	Badische Stsb.	
55	—	—	1	—	Käsestellage —	—	55	Rotterdam	Niederländ. Stsb.	{ aufWagen H. S. M. 267.
56	—	—	7	Kolli	Korbdeckel —	5,5	56	Aurich	Rechtsrh. Köln	
57	—	—	1	Sack	Lumpen —	78	57	Gifhorn	K. E.-D. Magdeburg	
58	—	—	1	Packet	Modenartikel —	2	58	Hasselt	Grand Centr. Belge	
59	—	—	1	—	Ofen —	25	59	Velp	Niederländ. Stsb.	
60	—	—	1	—	Privatdecke —	—	60	Brohl	Linksrh. Köln	
61	—	—	4	Säcke	leere Säcke —	30	61	Freiburg	Badische Stsb.	
62	—	—	1	Bund	Stahl —	70	62	Boisheim	Linksrh. Köln	
63	—	—	1	Pack	Strohpappdeckel —	33	63	M. Gladbach	„	
64	—	—	6	—	Viehgitter —	—	64	B. Borbeck	Rechtsrh. Köln	
65	—	—	1	—	Wagenbüchse —	—	65	Breslau	K. E.-D. Breslau	
66	—	—	1	Bund	Winkeleisen —	74	66	Düsseldorf Rh.	Rechtsrh. Köln	
67	—	—	1	Sack	Zucker —	100	67	Viersen B. M.	Linksrh. Köln	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 17. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 32.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 28. Februar 1885.

Die projektirte Englische Sudanbahn.

Die Englischen Militärbehörden haben endlich beschlossen eine normalspurige Eisenbahn vom Rothen Meer nach dem Nil zu bauen. Dieses Unternehmen dürfte den weiteren Phasen des Aegyptischen Feldzugs ein hervorragendes technisches Interesse verleihen. Es ist wohl überflüssig die Vortheile zu erörtern, welche dieser Bau bei rechtzeitiger Herstellung ergeben hätte; eben so erscheint die Frage der zu wählenden Spurweite von geringerer Wichtigkeit. Doch will uns bei einem Bau, bei welchem die Schnelligkeit der Herstellung der wichtigste Punkt zu sein scheint die Wahl der Normalspur bedenklich erscheinen. Die Entfernung von Suakin bis Berber, dem in Aussicht genommenen Endpunkt der Linie, beträgt 392 km oder etwa so weit wie von Berlin bis Bebra. Von der Küste des Rothen Meeres bei Suakin steigt das Terrain stetig auf 110—130 km bis zur Höhe von 860 Meter bei Haraki. Da der Pass hier durch die Hügel sehr eng und tief eingeschnitten ist, so ist es wahrscheinlich, dass an diesem Punkte die grössten Bauschwierigkeiten auftreten werden, wenn nicht vielleicht ein breiter Landstreifen aus losem Sande, von dem viel gesprochen wird, noch grössere Schwierigkeiten bereiten sollte. Die nun folgende Strecke von ungefähr 100 km besteht aus einer öden Ebene, die hier und da durch niedrige Hügelketten durchsetzt ist. Die Schlussstrecke nach Berber ist eine grosse unfruchtbare Ebene. Berber liegt nach den Messungen und dem Bericht des Oberst Stuart vom Jahre 1883 über 300 m über dem Meere. Der Erbauung der Bahn stehen daher keine aussergewöhnlichen Terrainschwierigkeiten entgegen.

Eine der Hauptschwierigkeiten ist die Beschaffung von Wasser. Es sollen elf Gruppen von Brunnen auf der Strecke sein; doch sind viele für technische Zwecke unzureichend. Ob sie durch tieferes Bohren ergiebiger gemacht werden können, bleibt abzuwarten. Die Militärbehörden haben indessen beschlossen, um von diesen Brunnen unabhängig zu sein, eine 10 cm weite Röhre längs der ganzen Linie zu legen und bereits einen Unternehmervertrag geschlossen. Die Pumpen werden von der Newyorker Firma H. R. Worthington Hydraulic Works geliefert, welche einen so durchschlagenden Erfolg beim Pumpen von Petroleum auf grosse Entfernungen in Amerika erzielt haben.

Es werden 6 Doppelpumpen mit Dampfcylindern von 0,45 m Durchmesser und 0,45 Hub aufgestellt. Die Wassercylinder erhalten 12,50 cm Durchmesser und 0,45 Hub. Die Kessel werden von Robey & Co. geliefert. Die Pumpen müssen in London 30 Tage nach der Bestellung fertig geliefert werden. Die Firma Lucas & Aird hat es mit bekannter Energie unternommen, die nöthigen Materialien von allen Seiten her zu beschaffen. Die Herrn H. B. Terry und J. Blue werden den Hauptantheil an der Ausführung haben und zwei Mitglieder der Firma sind zu dem Zwecke bereits nach Aegypten gereist. Die Admiralität hat die nöthigen Anordnungen getroffen, um die Schiffe für den Transport der Materialien zu stellen und in dieser Woche soll in Hull und London bereits mit der Verladung begonnen sein.

Jedes Schiff nimmt zugleich die erforderliche Mannschaft zur Herstellung und Bedienung vom 8 km auf, so dass, wenn irgend einem Schiff ein Unfall passirt, die Arbeit nicht aus Mangel an Material und Arbeitskräften aufgehalten wird.

Was die wahrscheinliche Bauzeit anbelangt, so dürfte es schwer sein im voraus eine Angabe zu machen, die irgend auf Genauigkeit Anspruch erheben kann, denn der wichtigste und dabei unsicherste Punkt ist die Frage, ob eingeborne Arbeitskräfte zu haben sein werden. Wenn diese mit Leichtigkeit an Ort und Stelle sich finden, so ist die Hauptschwierigkeit beseitigt. Jedenfalls dürfte die erste Schiffsladung erst etwa in vier Wochen in Suakin eintreffen und es wird ohne Zweifel bis in den Mai hinein dauern, bis sämmtliches Material dort eingetroffen ist.

Es ist daher klar, dass die projektirte Linie nur geringen direkten Einfluss auf die gegenwärtige militärische Lage im Nilthale haben wird.

R. B.

Das neueste Stadium der Orientbahnfrage.

Nachdem fast tagtäglich über den Stand der Orientbahn-Anschlussbauten aus Konstantinopel wechselnde und widersprechende Nachrichten von den Zeitungen veröffentlicht wurden, welche schliesslich keinerlei Beachtung mehr verdienten, meldet ein Telegramm des Korrespondenzbureaus aus Konstantinopel vom 21. Februar mit Bestimmtheit: Der Bauvertrag zwischen dem Vertreter der Ottomanbank und dem Minister der öffentlichen Arbeiten über den Ausbau der Bahnanschlüsse der Orientalischen Bahnen wurde in regelrechter Form unterzeichnet und abgeschlossen. Die Ertheilung der Konzession an die Ottomanbank-Gruppe ist demnach eine vollendete Thatsache. Es wurde

seitens der Konzessionäre der Auftrag zum Beginne der Arbeiten schon gegeben und es werden dieselben unmittelbar beginnen. Folgendes sind im Wesentlichen die näheren Bestimmungen dieser Vereinbarung:

1. Die zu bildende Gesellschaft wird eine Türkische sein und der Jurisdiktion der Türkischen Gerichte, mit Ausschluss eines Schiedsgerichtes, unterliegen. 2. Das Kapital der Gesellschaft wird 30 000 000 Frcs. betragen. Die Konstituirung der Gesellschaft hat längstens einen Monat nach Erlass des Kaiserlichen Iradés zu erfolgen. Ein Viertel der Kaution muss sofort nach Mittheilung des Iradés erlegt werden. 3. Die Kaution beträgt 20 000 Türkische Pfund und bleibt in den Staatskassen volle 5 Jahre nach Vollendung des Baues. 4. Der Baupreis, inbegriffen die Kosten der durchschnittlich in einer Entfernung von 13 km anzulegenden Stationen, beträgt 175 000 Frcs. pro Kilometer. 5. Das von der Regierung vorbereitete Bedingnissheft wird von der Gesellschaft ohne jede Modifikation acceptirt. 6. Die Mitglieder des Syndikats haften solidarisch während 5 Jahren für die ordnungsmässige Ausführung des Baues. 7. Alle Arbeiten zur Herstellung der Anschlüsse müssen bis 15. Oktober vollendet sein. 8. Die Bauarbeiten müssen an den der Grenze zunächst liegenden Punkten in Angriff genommen werden. 9. Die Türkische Regierung verpflichtet sich, der Gesellschaft für das ausgelegte Kapital jährlich 7 pCt. Interessen zu bezahlen und dasselbe innerhalb 25 Jahren zu amortisiren. 10. Als Garantie für ihre Verpflichtungen bestellt die Regierung erstens die Hammelsteuer und zweitens die Hypothek auf die Anschlussstrecken, sowie die Reineinnahmen derselben. 11. Die Gesellschaft erhält ein Vorzugsrecht für den Betrieb aller bestehenden Linien, wenn die Türkische Regierung in den freien Besitz derselben gelangt und dann nicht selbst den Betrieb in eigener Regie führen sollte.

Wer die Güte gehabt hat, meinen Darstellungen der Orientbahnfrage an dieser Stelle mit Aufmerksamkeit zu folgen, wird in dieser Vereinbarung noch keine befriedigende und endgültige Lösung erblicken können. Weit und schwierig ist oft im Orient der Weg zwischen einer Vereinbarung und ihrer Durchführung und wenn es sich bestätigt, was mir von verschiedenen und glaubwürdigen Persönlichkeiten in Konstantinopel mitgetheilt worden, dass zwischen dem Baron Hirsch und der Ottomanbank-Gruppe ein geheimes Einverständniss besteht, dass die Konkurrenz nur eine Komödie war, so erscheint die Fertigstellung der Orientbahnen nur noch weiter in die Ferne gerückt. Nur die Börse wird erfreut sein. Steht doch eine neue Finanzirung in Aussicht und im Anschluss daran Transaktionen und Retrozessionen mit spekulativen Geldmächten. Willkommener Stoff für die Spekulation!

Es würde den Rahmen dieses kurzen orientirenden Artikels weit überschreiten, wollte ich alle die grossen natürlichen und künstlichen Hindernisse anführen, welche der Fertigstellung der Orientbahnen noch immer entgegenstehen. Nur Eines Umstandes sei heute hier gedacht.

In der Vereinbarung mit der Ottomanbank hat sich die Pforte vorbehalten, den Weiterbau der Anschlussbahnen alsbald zu sistiren, falls die Bulgarische Regierung in Bezug auf die Anschlüsse ihres Gebietes ihren Verpflichtungen nicht nachkommen sollte. Dieser Vorbehalt der Pforte zeigt, dass sie über die Stimmung in Sofia gut unterrichtet ist. Wie in Konstantinopel, so hat man auch in Sofia kein dringendes, kein unmittelbares Interesse an dem Ausbau der Orientbahnen. Man anerkennt die im Berliner Frieden von Europa auferlegten Verpflichtungen, aber nur der Noth gehorchend, nicht dem eigenen Trieb. In Sofia und in jenen mächtigen Kreisen, welche hinter Bulgarien stehen, erachtet man die Verbindung der Hauptstadt mit dem Europäischen Eisenbahnnetz zwar für nothwendig, doch nicht durch eine Ostwestlinie, welche nach Konstantinopel und Wien führt, sondern durch eine Nordbahn nach der Donau und gegen Russland hin. Formell allen Verpflichtungen nachzukommen, betheuert in Sofia jeder Minister. Allein alles, was bisher gethan wurde, geschah lediglich auf dem Papier. Gegenüber der Pforte ist die Bulgarische Regierung noch weit im Rückstande. Noch hat Bulgarien keinen Unternehmer gefunden, noch keinen Bauvertrag abgeschlossen. Erst am 12. Februar ist das Gesetz über den Bau der Linie Zaribrod-Vakarell von der Sobranje angenommen worden und nun erst sollen die Ausschreibungen erfolgen.*) In Sofia, wenn nicht in St. Petersburg, wird das nächste grössere Hinderniss des Ausbaues der Orientanschlüsse zu suchen und zu überwinden sein.

Zur Erörterung der weiteren Hindernisse wird sich im Laufe der Zeit, zumal die Termine der Viererkonferenz keinesfalls innegehalten werden dürften, noch Gelegenheit zur Genüge finden.

Paul Dehn.

*) In Bezug auf die Bauvergebung lauten die Bestimmungen des Gesetzes folgendermassen: „Der Bau der Eisenbahn wird mittels öffentlichen Zuschlages entweder an einen einzelnen Unternehmer oder an eine Gesellschaft vergeben. Das rollende Material kann separat, aber ebenfalls im Wege der Lizitation vergeben werden. Bei gleichen Bedingungen geniessen Bulgarische Offerenten einen Vorzug. Die öffentliche Offertverhandlung, in welcher die Offerten gesiegelt einzureichen sind, wird vor dem Ministerrathe stattfinden und das Ergebniss derselben muss durch das Sobranje, welches zu diesem Behufe zu einer ausserordentlichen Session einberufen werden wird, genehmigt werden. Nach der Veröffentlichung des gegenwärtigen Gesetzes wird das Ministerium das Erforderliche verfügen, um den Tag der Offertverhandlung und den Modus der Bauvergebung in den in- und ausländischen Journalen zu veröffentlichen. Die Vergebung des Baues wird einen Monat nach der dritten diesbezüglichen Bekanntmachung stattfinden. Behufs Sicherung der ordnungsmässigen Ausführung der Bauarbeiten wird eine Kontrolle der Regierung stattfinden, die durch eine Kommission, bestehend aus dem Direktor der öffentlichen Arbeiten als Präsidenten, drei Ingenieuren und einem Beamten des Finanzministeriums als Mitgliedern ausgeübt werden wird. Diese Kommission wird vom Ministerrathe ernannt werden und untersteht dem Finanzministerium."

Denkschriften, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

(Fortsetzung aus No. 16.)

7. Löwenberg-Templin.

Der nördlich von Berlin belegene, vornehmlich auf den Betrieb der Land- und Forstwirthschaft angewiesene Kreis Templin (1 436 qkm, 46 000 Einwohner) ist mangels eines billigen und leistungsfähigen Transportweges in der Entwicklung zurückgeblieben.

Die den Kreis an der Ost- und Westseite flankirenden Eisenbahnen — Berlin-Stettiner und Berliner Nordbahn — liegen von dem Mittelpunkte desselben zu weit (über 30 km) entfernt, um einen vortheilhaften Einfluss ausüben zu können. Die dem südlichen und westlichen Theile des Kreises zu Gebote stehende Havelwasserstrasse kann den Verkehr auch nicht in genügender Weise vermitteln, weil sie hauptsächlich nur für die Beförderung gewisser Massengüter geeignet und überdies in den Wintermonaten geschlossen ist.

Seitens der Interessenten sowie der Kreis- und Provinzialbehörden wird seit Jahren die Herstellung einer den Kreis Templin in ganzer Länge durchschneidenden Transversalbahn mit Anschluss an die Nordbahn und die Berlin-Stettiner Bahn erstrebt. Wenn zur Zeit auch nicht in diesem Umfange den allgemeinen Wünschen entsprochen werden kann, so wird doch durch Ausführung einer Stichbahn mit der in dem Projekte angenommenen Führung der Linie dem Hauptbedürfniss der Gegend, mit Berlin, dem natürlichen Absatzorte der Landesprodukte, in direkte Eisenbahnverbindung zu treten, genügt werden.

Die im Ganzen etwa 32,9 km lange Bahn erschliesst ein Verkehrsgebiet von 670 qkm mit etwa 23 000 Einwohnern und liegt auf einer kurzen Strecke (4 km) im Ruppiner, mit der Reststrecke im Templiner Kreise.

Es darf von der Bahnanlage eine erhebliche und dauernde Besserung der wirthschaftlichen Zustände des Kreises Templin erwartet werden. Besondere Vortheile stehen für die Landwirthschaft in Aussicht, welche in Folge des weiten und kostspieligen Landtransportes ihrer Erzeugnisse und Bedarfsartikel mit den benachbarten, an der Bahn belegenen Gebieten bisher nicht konkurriren konnte. In gleicher Weise wird auch durch Herstellung der Bahn eine ergiebigere Ausnutzung der ausgedehnten und gut bestandenen Staats-, Gemeinde- und Privatwaldungen, welche mehr als den dritten Theil der Gesammtfläche des Kreises einnehmen, — darunter 7 500 ha des fiskalischen Zehdenicker Forstreviers — ermöglicht werden.

Die mit den Vororten gegen 6 000 Einwohner zählende Stadt Zehdenick sieht nach Fertigstellung des langersehnten Schienenanschlusses einem Aufschwunge ihrer schon jetzt ziemlich entwickelten industriellen und gewerblichen Thätigkeit entgegen, während die Kreisstadt Templin (4 000 Einwohner) den unter den bisherigen ungünstigen Kommunikationsverhältnissen verloren gegangenen Einfluss auf ihr natürliches Hinterland, 24 grössere Güter und 16 Dörfer wiedergewinnen wird.

An Ausfuhrartikeln werden der Bahn hauptsächlich die Erzeugnisse der Land- und Forstwirthschaft zufallen, während für die Einfuhr vornehmlich Kohlen, Dungstoffe, landwirthschaftliche Geräthe, Kolonialwaaren etc. in Betracht kommen werden.

Die Baukosten der Bahn sind abzüglich der auf 120 000 ℳ anzunehmenden, von den Interessenten zu tragenden Grunderwerbskosten zu 2 115 000 ℳ = 64 300 ℳ pro Kilometer veranschlagt.

8. Stralsund-Rostock,
mit Abzweigung von Velgast nach Barth.

Durch die Ausführung des vorbezeichneten Projektes sollen die langjährigen Wünsche und Bestrebungen der Bewohner des nordwestlichen Küstenbezirks Neuvorpommerns nach einer

direkten Schienenverbindung der Seestädte Stralsund, Barth und Rostock ihre endliche Befriedigung finden.

Bereits im Jahre 1861 waren seitens des Staates für eine Vollbahn von Stralsund über Damgarten nach Rostock generelle Vorarbeiten angefertigt worden; auch hatte die Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung in dem wegen der weiteren Eisenbahnverbindungen zwischen den beiderseitigen Staaten abgeschlossenen Staatsvertrage vom 20. Mai 1865 sich mit dem Bau und Betrieb einer solchen Linie innerhalb ihres Gebietes durch den Preussischen Staat oder eine Preussische Eisenbahngesellschaft einverstanden erklärt. Leider hat es innerhalb der für die Ausübung dieses Rechts in dem Vertrage vorgesehenen zwölfjährigen Frist nicht gelingen wollen, das Zustandekommen des Projekts zu sichern, da seine Ausführung ganz erhebliche Kosten erfordert hätte und das Privatkapital für die Aufbringung derselben nicht zu interessiren war, für den Staat aber bei der damaligen Gestaltung des Preussischen Eisenbahnnetzes es bedenklich erschien, dem Ausbau einer Linie näher zu treten, welche in Folge ihrer abgesonderten Lage von dem übrigen Staatseisenbahnbesitz hinsichtlich ihres Betriebes und der Resultate desselben in eine beengende Abhängigkeit von den anschliessenden Privatbahnstrecken gerathen wäre.

Mit Recht ist daher bei einer gelegentlichen Erörterung des Gegenstandes in der Sitzung des Hauses der Abgeordneten vom 15. Januar 1878 darauf hingewiesen worden, dass eine geeignete Grundlage für die Ausführung des Unternehmens auf Staatskosten erst dann gewonnen sei, wenn der Staat durch den Erwerb der Berliner Nordbahn und event. auch der Vorpommerschen Bahnen in den Besitz der Station Stralsund gelangt wäre.

Nachdem die dem staatsseitigen Ausbau der Bahn bisher entgegengestandenen Hindernisse durch den inzwischen erfolgten Erwerb der Berliner Nordbahn und des Berlin - Stettiner Eisenbahnunternehmens beseitigt sind, glaubt die Staatsregierung nicht länger zögern zu sollen, dem tiefempfundenen Verkehrsbedürfniss jener Gegend durch Herstellung der projektirten Verbindung Rechnung zu tragen.

Bei den dieserhalb wieder aufgenommenen technischen Untersuchungen ist davon ausgegangen, dass, nachdem das Vorpommersche Eisenbahnnetz durch den Ausbau der Linie Stettin-Pasewalk-Strassburg den erwünschten Anschluss an die Mecklenburgischen Bahnen erhalten hat und durch die Anlage der Berliner Nordbahn eine zweite direkte, auch für die Interessen der Landesvertheidigung wichtige Verbindung zwischen Stralsund und dem Innern des Reiches gewonnen worden, es sich nunmehr in erster Reihe um die Befriedigung des lokalen Verkehrsbedürfnisses des bezeichneten Küstenstrichs handle.

Mit Rücksicht hierauf erschien es angänglich, eine mit verhältnissmässig geringen Kosten herzustellende Sekundärbahn in Aussicht zu nehmen, wenngleich bei der Wahl der Bahnlinie und bei Bemessung der erforderlichen Ausrüstung nicht ausser Acht gelassen worden ist, dass diese Bahn die z. Z. noch bestehende Lücke in den Bahnlinien der Ostseeküste zu schliessen bestimmt und daher in einer für die Vermittelung des durchgehenden Verkehrs und für die Benutzung zu militärischen Zwecken geeigneten Weise herzustellen ist. Die Bedeutung der Linie als Theil einer durchgehenden Verkehrsroute, insbesondere auch für die Küstenvertheidigung, liess es wünschenswerth erscheinen, den Ausbau derselben in ihrer ganzen Ausdehnung für Staatsrechnung in Aussicht zu nehmen, nachdem insbesondere auch die Grossherzoglich Mecklenburg - Schwerinsche Regierung in richtiger Würdigung der von der Ausführung des Projekts für die durchschnittenen Mecklenburgischen Gebietstheile zu erwartenden Vortheile sich in dem, der allgemeinen Begründung des Gesetzentwurfes beigefügten Staatsvertrage vom 15. Dezember 1884 im Interesse des Zustandekommens des Unternehmens zu nicht unerheblichen Opfern bereit erklärt hat.

Nach dem Ergebniss eingehender technischer Untersuchungen und sonstiger Ermittelungen über die wirthschaftlichen und Verkehrsverhältnisse des zu erschliessenden Landstriches muss eine Linie von Stralsund über Velgast, Damgarten und Ribnitz nach Rostock, mit Abzweigung von Velgast nach Barth, als die zur Erreichung des vorbezeichneten Zweckes geeignetste bezeichnet werden.

Die ursprünglich in Aussicht genommene Führung der Bahn über Barth hätte allerdings für die Stadt Barth den Vortheil einer kürzeren direkten Verbindung mit Stralsund gehabt, den Interessen des eines Aufschlusses dringend bedürftigen Binnenlandes jedoch nur in geringem Masse entsprochen. Es war daher der auch seitens der Provinzialbehörden befürworteten Linie über Velgast mit Abzweigung nach Barth trotz der dadurch bedingten Erhöhung der Baukosten der Vorzug zu geben.

Dem doppelten Zweck des Unternehmens entsprechend, wird die Bahn nicht allein eine durch Fruchtbarkeit des Bodens und Wohlstand der Bevölkerung ausgezeichnete Gegend, welche wegen ihrer hervorragenden Betheiligung an Handel, Schiffbau und Rhederei auf eine direkte Schienenverbindung grossen Werth legt, dem weiteren Verkehr erschliessen und für dieselbe die Vorbedingungen für eine bessere Verwerthung der reichen Erzeugnisse der Land- und Forstwirthschaft schaffen, sondern auch eine in den Bahnlinien der Ostseeküste fühlbar hervortretende Lücke ausfüllen und damit insbesondere für Stralsund die bisher mangelnde direkte Verbindung mit dem ganzen westlichen Bahnnetz herstellen. Stralsund, vermöge seiner eigenthümlichen Lage auch vorzugsweise geeignet, den Verkehr Schwedens mit Deutschland zu vermitteln, wird erst nach Ausführung der projektirten Verbindung im Stande sein, die Vortheile seiner natürlichen Lage im vollen Masse auszunutzen und sich auch im Verkehr mit dem westlichen Deutschland und dem dahinter belegenen Ausland die ihm gebührende Betheiligung zu sichern.

Nicht unwesentliche Vortheile stellt die Ausführung des Projekts ferner auch für die Nutzung der im Kreise Franzburg belegenen fiskalischen Forsten (Oberförstereien Schünhagen und Darss mit zusammen 11 300 ha) in Aussicht, deren Erzeugnisse bei dem jetzt nur beschränkten Absatzgebiet nicht diejenige Verwerthung finden konnten, welche nach Herstellung der Bahn möglich sein wird.

Die Hauptlinie der Bahn zweigt von dem gemeinschaftlichen Bahnhofe der Berliner Nordbahn und Stettiner Bahn in Stralsund ab und führt in fast westlicher Richtung über das nahezu in der Mitte des Kreises Franzburg (1 102 qkm, 45 000 Einwohner) belegene Dorf und Domänengut Velgast, wo die 11,2 km lange Nebenlinie nach Barth abzweigt, mit geringer Abweichung von der Luftlinie nach der Stadt Damgarten, berührt nach Ueberschreitung des Grenzflusses Recknitz die im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin belegene Stadt Ribnitz, folgt dann im allgemeinen dem Zuge der nach Rostock führenden Chaussee und mündet nach Ueberschreitung der Ober-Warnow in den an der Südseite der Stadt Rostock belegenen Bahnhof der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn ein. Bei der Wahl der Linie ist auf die Möglichkeit eines direkten Anschlusses an die übrigen in Rostock einmündenden Bahnen Rücksicht genommen. Von der etwa 71,8 km langen Hauptlinie entfallen ungefähr 40,7 km auf Preussisches Gebiet und ungefähr 31,1 km auf Mecklenburg-Schwerinsches Gebiet.

Handel, Gewerbe und Industrie des von der Bahn zu erschliessenden, im Norden von der Ostsee mit ihren eigenthümlichen, tief eingeschnittenen Einbuchtungen begrenzten Gebiets, dessen Verkehrsbeziehungen in scharfer Abgrenzung mit der in der Recknitz vorhandenen Landesgrenze einerseits nach Stralsund, andererseits nach Rostock gravitiren, haben ihren Sitz in den Städten, während die Bevölkerung des platten Landes sich fast ausschliesslich mit dem Betriebe der Landwirthschaft und der Forstkultur beschäftigt. Nur in unmittelbarer Nähe der Seeküste treten die landwirthschaftlichen Interessen gegenüber den maritimen mehr in den Hintergrund.

Nächst den Anschlusspunkten Stralsund und Rostock (mit 29 500 bezw. 37 000 Einwohnern), Hauptstätten des Verkehrs für einen grossen Theil des Preussischen und Mecklenburgischen Gebiets, kommt für die herzustellende Bahn zunächst die Stadt Barth (5 800 Einwohner) in Betracht, welche, im Besitze eines für nicht zu tief gehende Seeschiffe brauchbaren Hafens, sich seit Alters her durch lebhaften Handel, Schiffbau und Rhederei auszeichnet. Die Rhederei Barths, obgleich in letzter Zeit nicht mehr so bedeutend, wie früher, nimmt unter den Preussischen Ostseehäfen doch noch immer eine hervorragende Stelle ein. Die Stadt ist zudem der Sitz einer nicht unerheblichen Gewerbe- und Fabrikthätigkeit (Wollweberei, Seifen- und Lederfabriken, Bierbrauereien, Eisengiesserei, Dampfschneidemühle, Verfertigung optischer und astronomischer Instrumente). Auf den vorhandenen drei Schiffswerften werden jährlich im Durchschnitt etwa zehn Seeschiffe erbaut. Neben lebhaftem Handel mit Getreide und Vieh findet auch nicht unbedeutender Handel mit Fischen, namentlich mit Brat- und marinirten Heringen statt, welche nach allen Gegenden des südlichen und westlichen Europas zum Versand gelangen. Ausserdem sind zu nennen die Städte Damgarten (1 750 Einwohner) und Ribnitz (4 200 Einwohner), von denen erstere als Stapelplatz für Getreide, Wolle und andere landwirthschaftliche Produkte, sowie wegen ihrer lebhaften Küstenschifffahrt Beachtung verdient; es befindet sich daselbst auch eine Glashütte und eine Schiffswerft. Ribnitz vermittelt vorzugsweise den Transport der auf dem Seewege von Osten her eingeführten Güter — darunter namentlich Spiritus und Schiffsbauholz — auf dem Landwege nach Rostock. Neben dem direkten Anschluss, welchen die Bahn den vorgenannten Städten gewährt, bleibt dieselbe auch für die etwas weiter nach dem Binnenlande gelegenen Städte Richtenberg (1 950 Einwohner, lebhafter Holz- und Getreidehandel) und für die Kreisstadt Franzburg (1 550 Einwohner) nicht ohne Nutzen, da ihre Entfernung von letzteren keine so erhebliche ist, um nicht den seewärts gravitirenden Verkehr derselben an sich zu ziehen.

Entsprechend den wirthschaftlichen Verhältnissen des in einem Umfange von etwa 1 200 qkm mit rund 54 000 Einwohnern — ohne die Bevölkerung von Stralsund und Rostock — zu erschliessenden Verkehrsgebiets sind als hauptsächlichste Ausfuhrartikel desselben Getreide, Mastvieh und andere Erzeugnisse der Landwirthschaft, als: Wolle, Mehl, Rüböl, Oelkuchen etc.,

sodann Brenn- und Bauholz, Fische in nicht unerheblicher Menge, ordinäre Glas- und Töpferwaaren, landwirthschaftliche Maschinen etc. zu nennen, wogegen Kohlen, Hanf, Schwedische Bretter, Schiffsbauhölzer, Eisen, Theer, Kalksteine, rohe Häute, Düngemittel, gebrannte Steine, Spiritus etc. Artikel der Einfuhr bilden.

Die Anlagekosten der im Ganzen 83,0 km langen Bahn sind, abzüglich der von den Interessenten aufzubringenden, auf rund 298 000 ℳ bezw. 186 000 ℳ veranschlagten Grunderwerbskosten der in Preussen und Mecklenburg belegenen Theilstrecken, auf 5 116 000 ℳ = 61 600 ℳ pro Kilometer ermittelt. Hiervon entfallen auf die

a) einschliesslich der ungefähr 11,2 km langen Zweigbahn Velgast-Barth etwa 51,9 km langen Preussischen Strecken 2 958 000 ℳ,

b) ungefähr 31,1 km lange Mecklenburgische Strecke 2 158 000 ℳ.

Nach Abzug einerseits des gemeinschaftlich von der Stadt Stralsund und dem Kreise Franzburg übernommenen Baarzuschusses von 160 000 ℳ, andererseits des mit 350 000 ℳ in Ansatz zu bringenden Kostenbeitrages der Grossherzoglichen Regierung, waren noch 4 606 000 ℳ als staatsseitig aufzuwendendes Anlagekapital in den Gesetzentwurf einzustellen.

(Fortsetzung folgt.)

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 10. Februar 1885.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Geh. Baurath Jungnickel.

(Schluss aus No. 16.)

Herr Regierungs-Baumeister Bassel spricht über die Ausführung des Severn-Eisenbahntunnels. — Zur Verbindung der durch den Severn gekreuzten Eisenbahnen zwischen England und Süd-Wales wird seit 1873 Seitens der Great-Western-Eisenbahngesellschaft an der Herstellung eines unter dem hier 3,6 km breiten Meeresarme hindurchgehenden Eisenbahntunnel gearbeitet. Ein Richtstollen war schon bis auf 80 m Länge fertig, als am 16. Oktober 1879 eine Ersäufung durch eine starke Quelle eintrat. Die Leitung der Ausführung wurde nun in die Hände von John Hawkshaw gelegt, welcher einen Unternehmervertrag mit Walker abschloss. Der Unterschied zwischen Ebbe- und Fluthhöhe beträgt 12 m, wodurch zu gewisser Zeit die Geschwindigkeit des Wassers sich bis zu 6 m steigert. Das Flussbett liegt bei Ebbe über zwei Drittel der Breite trocken, besteht fast durchweg aus Felsen und hat drei tiefere Einschneidungen. Der Tunnel geht zum grössten Theil durch Trias in fast wagerechten Schichten von vielfach zerklüftetem Mergel; der obere Theil des Tunnels liegt auf eine kurze Strecke in Kies, der dem Mergel aufliegt, geht dann durch den Mergel und erreicht dann Kohlenbänke in einem festen feinkörnigen Sandstein; der übrige Theil unter dem Flussbett durchfährt Kohlenschiefer und Sandstein. Durch Verlängerung des Voreinschnittes auf der Walliser Seite und durch Tieferlegung der Gradiente des Tunnels um 4,5 m wurde die anfangs auf 7 240 m angenommene Länge desselben auf 7 km gebracht. Die geringste Dicke des Erdreichs über dem Tunnel beträgt 13,5 m; derselbe ist hier auf 241,44 m horizontal und steigt nach der Englischen Seite mit 1 : 100, nach der Walliser Seite mit 1 : 80. Der Tunnel wird zweigleisig hergestellt und ganz in Ziegeln ausgemauert; das Gewölbe wird 0,60, an einigen Stellen 0,91 m stark gemacht. Die bis zur Verglasung gebrannten und mit einer hydraulischen Presse probirten Ziegel werden grösstentheils an Ort und Stelle aus dem von dem Tunnel durchfahrenen Kohlenthon gefertigt. Der verwendete Mörtel besteht aus 1 Theil Portlandcement und 2 Theilen Sand. Die Hauptschwierigkeit bei der Ausführung bildete die Wasserbewältigung. Bei Wiederaufnahme der Arbeit i. J. 1879 durch Walker wurden eichene Schilder durch das Wasser herabgelassen und durch Taucher unten im Schacht an den Seiten vor die Mundlöcher der Richtstollen befestigt. Um den Wasserzufluss weiter zu behindern, wurde versucht, die Thür in dem ersäuften Richtstollen unter dem Flusse zu schliessen, die ungefähr 300 m von dem Schachte entfernt lag; nach mehreren vergeblichen Versuchen gelang diese schwierige Arbeit einem Taucher Lambert, welcher mit einem neuen Apparat versehen, ohne jede Verbindung nach oben Eine Stunde und 25 Minuten unter Wasser blieb. Bald nach diesem Thürschluss erhielten die umliegenden Brunnen und Quellen, welche nach dem Wassereinbruch fast gänzlich versiegt waren, wieder ihren früheren Wasserstand, die aufgestellten Pumpen förderten 27 000 l in der Minute und setzten den Stollen wieder wasserfrei. Die Einbrüche erwiesen sich aber so bedeutend, dass man sich entschloss einen neuen Richtstollen unter dem alten vorzutreiben. Es erfolgte nochmals eine Ersäufung und wieder eine Abschliessung des Wassers in einzelnen Theilen durch Schliessung von Thüren. Die zur Zeit arbeitenden Pumpen schaffen 120 000 l in der Minute. Auch mehrere Stollenbrüche und fernere partielle Wassereinbrüche hemmten den weiteren Fortgang der Arbeiten erheblich.

Der grösste Theil der Tunnelstrecke führte durch so hartes Gestein, dass dasselbe gesprengt werden musste. Die Bohrlöcher wurden theils durch Handarbeit, theils durch Maschinen mit gedrückter Luft hergestellt. Von den dabei angewendeten Maschinen bewährte sich besonders die Durlington-Maschine, weil sie fast keine Reparaturen erforderte. Als Sprengmaterial wurde vorzugsweise Torrit angewendet, dessen Verbrennungsgase weniger schädlich sind als diejenigen des Dynamits. Die grösste Ausbruchmasse in einer Woche betrug 4 500 cbm. Auf dem Tunnel befinden sich 7 in Ziegelmauerwerk hergestellte 3,1 bis 5,6 m weite Schächte, zwei an den Mundlöchern und fünf im mittleren Theile. Während des Stollenvortriebes erfolgte die Lüftung durch die gedrückte Luft der Bohrmaschine. Elektrisches Licht wurde in ausgedehntem Masse zur Beleuchtung verwendet.

Im Fragekasten fand sich eine Frage vor: „Sind in Deutschland bereits Compound-Lokomotiven in Benutzung und wo?“ — Herr Geheimer Baurath Stambke beantwortete dieselbe dahin, dass bei den Preussischen Staatsbahnen und zwar in den Bezirken der Königlichen Direktionen zu Hannover und Bromberg mehrere derartige Lokomotiven in Benutzung seien. Im Verein Deutscher Maschineningenieure seien durch den Herrn Regierungs-Maschinenmeister von Borries mehrere Vorträge über die Konstruktion und das Verhalten derartiger Lokomotiven gehalten worden; näheres darüber finde sich in „Glaser's Annalen“ mitgetheilt. Redner führt noch an, dass bei den Compound-Maschinen der Dampf nach einander in zwei Dampfcylindern zur Arbeit gelange; es sei deshalb ein kleiner Hochdruckcylinder und ein grösserer Niederdruckcylinder vorhanden, die durch einen Receiver oder eine Zwischenkammer verbunden seien. Nachdem die Konstruktion einfacher gestaltet werden konnte, habe das System auch bei Lokomotiven, mit 8—10 pCt. Brennmaterial-Ersparniss, Verwendung gefunden. Die bisherigen Erfahrungen mit derartigen Lokomotiven (mehreren Tender-, zwei grossen Güterzug- und vier Expresszug-Lokomotiven) seien im allgemeinen günstig. Als Nachtheil habe sich herausgestellt, dass diese Maschinen nicht so leicht anziehen wie gewöhnliche Lokomotiven. Die Kohlenersparniss würde noch erheblich grösser sein, wenn man wie bei Schiffsmaschinen Kondensation zur Anwendung bringen könnte.

Durch Abstimmung in üblicher Weise wurden als einheimische ordentliche Mitglieder aufgenommen die Herren Geb. Posträthe Griesbach, Kraetke, Triebel.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Festsetzung der Tarife zur Erzielung einer bestimmten Dividende.

Der Zusammenhang zwischen der Tarif- und der Dividendenhöhe ist wohl unleugbar und wenn sich derselbe nicht geradezu ausschliesslich als Ursache und Wirkung darstellt, vielmehr die Dividende ein Resultat mehrerer Faktoren ist, so ist doch von diesen Faktoren die Tarifhöhe allerdings der wichtigste. In den älteren und neueren Konzessionsgesetzen Oesterreichs (vom 29. Dezember 1837 und 9. September 1854) ist der Staatsverwaltung das Recht der Tarifermässigung für den Fall vorbehalten, wenn die Reinerträgnisse der Bahn 15 pCt. der Kapitalsanlage überschreiten. Ueber den Modus einer solchen Tarifherabsetzung wurden jedoch keine Grundsätze aufgestellt und ist dieserhalb diese Bestimmung nicht zur praktischen Durchführung gelangt. Die Höhe der Dividende kann aber offenbar erst nach Abschluss der Betriebsrechnung des Gegenstandsjahres bestimmt werden; ist dieselbe danach zu hoch oder zu niedrig ausgefallen, so kann die Bemessung der Tarife für das darauf folgende Jahr durch Verminderung resp. Erhöhung derselben erfolgen. Wird nun eine fixe Dividendenziffer zugesagt, so erübrigt wohl nichts anderes, als dass eine Garantie hierfür übernommen werde, indem der Garant seinen Regress aus den Erträgnissen der nächsten Jahre nehmen muss.

Lokalbahn-Projekte.

Das K. K. Handelsministerium hat der Direktion der Kremsthalbahn-Gesellschaft die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Michldorf über Hörndl nach Klaus auf die Dauer von 9 Monaten ertheilt.

Die Lokomotivfabrik-Firma Krauss & Komp. in München und Linz ist um Ertheilung der definitiven Konzession für eine Lokalbahn von Perchtoldsdorf nach Mödling bei der Regierung eingekommen.

Infolge mehrfach ausgesprochener Wünsche der Gemeindevertretungen von Ober- und Unter-St. Veit ist dieselbe Lokomotivfabrik-Firma um Ertheilung der definitiven Konzession für eine von Hietzing über Unter- und Ober-St. Veit nach Hacking führende Lokalbahn (Dampftramway) bei der Regierung eingekommen.

Die Besteuerung der Kaschau-Oderberger Bahn.

Dem Oesterreichischen Abgeordnetenhause ist eine Vorlage von der Regierung gemacht worden, welche das Uebereinkommen

zwischen den Finanzministerien beider Reichshälften enthält, durch welches die Besteuerung der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft normirt werden soll. Da das Gesetz vom Jahre 1871 in betreff der Theilung der Steuer von Unternehmungen, welche ihren Geschäftsbetrieb auf beide Staatsgebiete ausdehnen, auf die Kaschau-Oderberger Bahn keine Anwendung findet, sahen sich die beiden Finanzministerien bestimmt, wegen der Besteuerung dieser gemeinsamen Eisenbahn in Verhandlung zu treten, welche das erwähnte Uebereinkommen zum Ergebnisse hatte. Nach diesem hat die Ermittelung des Einkommens und die Steuerbemessung für die in Oesterreich und Ungarn gelegenen Linien der Kaschau-Oderberger Bahn abgesondert durch die eigenen Behörden und nach den in den betreffenden Staatsgebieten geltenden Gesetzen zu erfolgen. Die Gesellschaft hat von den Zinsen der unter gemeinsamer Garantie der Oesterreichischen und Ungarischen Regierung emittirten Prioritätsobligationen im Betrage von 38 825 200 fl. die Kapitals-Zinsensteuer nur rücksichtlich jenes Betrages, welcher hiervon nach dem Verhältnisse der garantirten Summe auf Ungarn entfällt, und zwar nur von jenem Theile zu entrichten, welcher in dem reinen Einkommen der Ungarischen Strecke seine Deckung findet. Rücksichtlich der Zinsen von dem Prioritätsanlehen im Betrage von 6 828 000 fl. und von dem mit der Eperjes-Leluchower Eisenbahn übernommenen Prioritäts-Obligationenkapital per 4 285 200 fl wird das Recht der Ungarischen Regierung zur Einhebung der Kapitals-Zinsensteuer nicht geändert. Bemerkenswerth ist noch, dass die Wirksamkeit dieses Uebereinkommens mit dem 18. März 1881 beginnen soll, das ist mit dem Tage, an welchem die der Kaschau-Oderberger Eisenbahngesellschaft eingeräumte Befreiung von der Steuer und den Koupons-Stempelgebühren abgelaufen ist.

Garantieerhöhung der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Behufs Durchführung des mit der Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn geschlossenen, auf Erhöhung des garantirten Anlagekapitals um 11 Millionen Gulden abzielenden und von der General-Versammlung (siehe letzten Bericht No. 15 S. 190) angenommenen Uebereinkommens hat die Regierung dem Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf vorgelegt, durch den sie ermächtigt wird, eine Erhöhung des gegenwärtig für die Nordwestbahn garantirten jährlichen Reinerträgnisses von 4 122 188 fl. um den Höchstbetrag von 474 260 fl. Oe. W. in Silber eintreten zu lassen. Das neue Prioritätsanlehen der Nordwestbahn ist bekanntlich in erster Linie dazu bestimmt, die bis Ende 1884 investirten und bisher zu Lasten des Betriebs verrechneten Beträge von zusammen 3 014 491 fl. an den Staat zu refundiren. Mit diesem Betrage ist aber, wie die dem Gesetzentwurfe beigegebene „Begründung" ausführt, der faktische Bedarf weitaus noch nicht gedeckt. Derselbe ist vielmehr für die Jahre 1885 bis 1888 auf effektiv 6 780 205 fl. veranschlagt, wovon zur Ausführung von Bauherstellungen 3 458 630 fl. und zur Vermehrung des Fahrparks 3 321 575 fl. bestimmt sind. Auf dem Wiener Bahnhofe ist die Anlegung einer neuen Magazinsgruppe nebst Büreaugebäude und Gleisen mit einem Kostenaufwande von 487 000 fl. geplant, ferner sollen die bestehenden Werkstätten, Lokomotiv- und Wagenremisen in Wien, Jedlesee, Iglau und Deutschbrod erweitert und eine Anzahl von Stationen vergrössert werden, wofür 1 009 850 fl. präliminirt sind. Die Kosten eines zweiten Gleises von Wien nach Stockerau, dessen Legung nicht länger aufgeschoben werden kann, beanspruchen 895 000 fl. Ebenso ist die endliche, auf 722 000 fl. veranschlagte Ausführung der Hafenanlage in Korneuburg, die Herstellung der Verbindung des Wiener Nordwestbahnhofes und der Donauuferbahn, wofür ein Betrag von 78 000 fl. beansprucht wird, sowie der Bau mehrerer Fabriksschleppbahnen, deren Herstellungskosten mit 200 000 fl. veranschlagt sind, dringend geboten. Nebst diesen und noch anderen kleineren baulichen Anlagen ist aber auch, bedingt durch die Ausdehnung des Verkehres, eine weitere Vermehrung der Fahrbetriebsmittel unabweisbar. Der diesfällige Bedarf für die nächsten Jahre ist mit 15 Lokomotiven, 106 Personenwagen und 1 210 Lastwagen verschiedener Art ermittelt, für deren successive Anschaffung der oben angegebene Betrag von 3 321 575 fl. veranschlagt wird. Das aufzunehmende Prioritätsanlehen von 11 Millionen soll mit 4 pCt. in Silber ohne jeden Steuer-, Gebühren- oder sonstigen Abzug verzinst und längstens innerhalb 67 Jahre zurückgezahlt werden. Dabei wird von der Annahme ausgegangen, dass das zu beschaffende Kapital zum Kurse von mindestens 88 pCt. aufgebracht werden wird, so dass die zu garantirende Jahreslast ungeachtet der inbegriffenen Tilgungsquote den effektiven Zinsfuss der 5 pCt. Notenrente nicht erreicht. Gegenüber der reinen Zinsenlast eines direkten Staatsanlehens würde sich durch die vorgeschlagene Garantieleistung nach der Aufstellung des Motivenberichts ein Ersparniss von 0,1512 pCt. ergeben, welche für den ganzen Kapitalsbetrag der Jahresziffer von 14 636 fl. entspricht.

Gesetz über die Vermehrung des Fahrparks der Staatsbahnen.

Die Regierungsvorlage hierüber lautet im wesentlichen wie folgt:

Die Regierung wird ermächtigt, den zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln (Lokomotiven und Wagen) für die Staatsbahnen erforderlichen Geldbetrag von 3 403 000 fl. in der Weise zu beschaffen, dass das benöthigte Kapital mit höchstens fünf vom Hundert verzinst und mittelst 5 gleichen Jahresraten, vom 1. Januar 1886 angefangen, getilgt wird. Die Regierung wird ferner ermächtigt, zum successiven Ankaufe von 971 Stück bis zur Eigenthumserwerbung leihweise in Benutzung der Staatsbahnen zu nehmenden Wagen den Geldbetrag von 2 000 000 fl. derart zu verwenden, dass dieser Kaufpreis in fünf gleichen Jahresraten, vom 1. Januar 1886 angefangen, gezahlt wird. Die jeweilig fällig werdenden Annuitätenbeträge, beziehungsweise Kaufschillingsraten, sind jährlich in den Staatsvoranschlag im Erfordernisse des Handelsministeriums für den Staatsbetrieb der unter der Verwaltung der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen stehenden Staatseisenbahnen, und zwar, insoweit es sich um Kapitalszahlungen handelt, als ausserordentliche Ausgaben einzustellen.

Bericht des Subkomitees über die Nordbahnvorlage.

Dieses vom Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses delegirte Komitee hat diese Regierungsvorlage im allgemeinen angenommen und nur den § 7 abgeändert, zugleich auch mehrere Resolutionen gefasst. Diese Abänderung lautet:

1. Die im § 7, Absatz 5, des Uebereinkommens vorgesehene Jahresdividende der Aktien ist auf den Betrag von 105 fl. Oe. W. in Noten herabzusetzen.

2. Die Kaiser-Ferdinands-Nordbahn hat sich auch in dem Falle, als in Folge der durch das Handelsministerium vorzunehmenden Tariffestsetzung der Reingewinn der öffentlichen Eisenbahnen der Gesellschaft unter den Betrag von 105 fl. pro Aktie sinken sollte, dieser Tariffestsetzung vorbehaltlos zu unterwerfen, insofern hierbei das Handelsministerium

a) die von der Gesellschaft bereits heute niedriger als auf den Westlichen Staatsbahnen bemessenen Tarife nicht unter dieses Ausmass herabsetzt;

b) für den Kohlenverkehr einen die besonderen Lokal- und Konkurrenzverhältnisse des Nordbahnnetzes berücksichtigenden Tarif festsetzt, wonach jedoch die Gesammttarifsätze von den einzelnen Gruben des Ostrau-Karwiner Reviers, resp. ab Montanbahnhof Dombrau nach Wien (Nordbahnhof) unn Floridsdorf nicht mehr als höchstens 4 fl. 8 kr., nach Brünn nicht mehr als höchstens 2 fl. 93 kr. und nach Krakau nicht mehr als höchstens 2 fl. 56 kr. exklusive Manipulationsgebühr von höchstens 30 kr. pro Tonne betragen dürfen;

c) im übrigen für das Nordbahnnetz nicht niedrigere Tarife festsetzt, als die dermaligen Normal- und Ausnahmetarife der Westlichen Staatsbahnen.

3. Die im § 7, Absatz 5, des Uebereinkommens in Aussicht gestellte Bedachtnahme auf die Höhe des Reingewinnes wird demnach nur im Falle der Festsetzung weiterer Tarifreduktionen unter das Ausmass der in Zahl in 2, lit. a) bis c) bezeichneten Tarife stattzufinden haben, und ist die Kaiser Ferdinands-Nordbahn gehalten, sich auch solchen nach Ermessen des Handelsministeriums festzusetzenden Tarifreduktionen unweigerlich zu fügen, wogegen ihr in dem Falle, als hierdurch der Reingewinn unter den Betrag von 105 fl. pro Aktie sinken sollte, vorbehalten bleibt, ohne hieraus für die Vergangenheit einen Anspruch ableiten zu können, eine zur Bedeckung des Ausfalles in den späteren Jahren nach Ermessen des Handelsministeriums geeignete Abänderung der festgesetzten Tarife zu begehren, welcher die Gesellschaft sich gleichfalls unweigerlich zu fügen hat.

4. In der im § 7, Absatz 5, des Uebereinkommens mit 74,511¼ Stück angenommenen Aktienzahl sind die jeweilig getilgten, respektive zur Rückzahlung verlosten Aktien nur unter der Bedingung inbegriffen, dass die auf dieselben entfallenden und der Tilgungsquote zuwachsenden 5 pCt. Zinsen zur theilweisen Bedeckung der im § 7, Absatz 7, Zahl 6, bezeichneten Rückzahlungsbeiträge zu dienen haben und mithin in die Betriebsrechnung als Ausgabepost (§ 7, Zahl 6) nicht eingestellt werden dürfen.

Die erwähnten Resolutionen lauten wie folgt:

„1. Die K. K. Regierung wird aufgefordert, bei Genehmigung der Statuten der K. K. priv. Ferdinands-Nordbahn dafür Sorge zu tragen, dass die Höhe der statutenmässigen Reservefondsbeiträge nicht über das dem thatsächlichen Bedürfnisse der Eisenbahnunternehmung entsprechende Mass hinaus fixirt werde.

2. Die K. K. Regierung wird aufgefordert, bei der Festsetzung der Tarife der Kaiser Ferdinands-Nordbahn jederzeit darauf Bedacht zu nehmen, dass die inländische Produktion nicht zu Gunsten der ausländischen durch Differentialtarife geschädigt werde."

Uebernahme des Betriebes von Vizinalbahnen durch die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen.

In neuerer Zeit sind dem „P. L." zufolge wieder die Konzessionäre mehrerer, theils bereits im Bau begriffener, theils erst konzessionirter Vizinalbahnen beim Kommunikations-Ministerium

um Uebernahme des Betriebes der betreffenden Linien durch die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen eingeschritten. Hierzu — gegen Vergütung der Selbstkosten —, sowie zur kostenfreien Ueberlassung der Abzweigestationen behufs Mitbenutzung seitens der Züge der Vizinalbahnen sind nun zwar die Ungarischen Staatsbahnen im Sinne des Lokalbahngesetzes verpflichtet, allein die näheren Modalitäten müssen immerhin von Fall zu Fall besonders vereinbart werden. Von den im Bau befindlichen Vizinalbahnen, welche aus Ersparungsrücksichten keine eigenen Betriebsdirektionen zu errichten beabsichtigen, respektive sich nicht den bei Etablirung einer eigenen Verwaltung unter Umständen nicht ausgeschlossenen Eventualitäten eines Betriebsdefizits aussetzen wollen, sind zu erwähnen die Grosswardein-Belényes-Vaskóher und die Puszta-Poó-Kun-Szent-Mártoner Lokalbahn, welch letztere demnächst bis Szentes fortgesetzt würde. Von den noch nicht in das Stadium der Ausführung getretenen, jedoch bereits für dieses Jahr als gesichert zu betrachtenden Vizinalbahnen, welche ebenfalls mit der Regierung wegen der seinerzeitigen Betriebsübernahme bereits in Verhandlung getreten sind, sind zu erwähnen: die von Mezö-Tur nach Turkeve, die Vinkovce-Brcskaer, die Maros-Vásárhely-Szászrégen und die von Maros-Ludas durch die sogenannte Mezöség nach Bistritz zu führende Bahn. Ebenfalls nach Bistritz baut übrigens auch die ihre eigene Betriebsdirektion besitzende Szamostbalbahn-Gesellschaft von ihrem derzeitigen Endpunkte und Direktionssitze Deés aus. Projektirt sind bekanntlich ausserdem noch eine Reihe anderer Vizinalbahnen, namentlich in Niederungarn, wo solche billiger herzustellen sind als Steinstrassen, und ist nach den bisherigen erfreulichen Erfahrungen nicht daran zu zweifeln, dass noch eine stattliche Anzahl von Lokalbahnen in den nächsten Jahren zur Ausführung kommen wird, da die grossen Grundbesitzer und wohlhabenden Gemeinden jener fruchtbaren Gegenden in der Lage und zumeist auch bereit sind, den grössten Theil der Kosten auf sich zu nehmen und auch die Regierung das ihrige thut, um das Zustandekommen dieser gemeinnützigen Unternehmungen zu fördern.

Liquidation der Franz-Josefbahn.

Das Liquidationskomitee der Franz-Josefbahn verlautbart folgende Kundmachung: „Nachdem in der am 21. Januar 1884 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der Kaiser Franz-Josefbahn die Auflösung dieser Aktiengesellschaft beschlossen und die Liquidationsfirma in Gemässheit dieses Beschlusses zufolge des Bescheides des Handelsgerichtes Wien vom 27. Januar 1885 im Register für Gesellschaftsfirmen eingetragen worden ist, werden hiermit die Gläubiger der Kaiser Franz-Josefbahn nach Artikel 243 des Handelsgesetzbuches und Artikel 1 der Kaiserlichen Verordnung vom 21. Juni 1873 aufgefordert, ihre Forderungen wider die Gesellschaft binnen drei Monaten bei der Kaiser Franz-Josefbahn in Liquidation zu Händen des Liquidators, Herrn Regierungsrathes Johann Zelniczek in Fünfhaus, Schönbrunnerstrasse No. 6, zur Anmeldung zu bringen“.

Die Galizische Petroleumindustrie

hat durch eine Deputation der Regierung den Niedergang dieser Industrie dargestellt und um Abhilfe gebeten. Als Hauptursache der Schädigung dieses Industriezweiges werden die billigen Bahntarife für ausländische Waare, insbesondere für die Russischer Provenienz, dann der niedere Zollsatz für rohes, aus dem Auslande kommendes Petroleum und eine ungerechte Steuervertheilung, sowie die „fiskalische Rücksichtslosigkeit“, die sich bei Bemessung und beim Einheben der Steuern geltend macht, bezeichnet. In Bezug auf die Bahntarife verlangt das Memorandum, dass bezüglich des ausländischen Petroleums jede Tarifbevorzugung aufhöre. Zugleich werden Zollerhöhungen gegen die ausländische Einfuhr und Steuererleichterungen im Inlande verlangt.

Die Getreidezölle in Deutschland.

Wie schwer dieselben unsern Export treffen, geht aus folgenden Ziffern hervor, welche das Ausmass der Zollerhöhung und den Gesammtwerth unseres Exports nach Deutschland in den betreffenden Produkten veranschaulichen.

	Zollsatz pro 100 kg alt ℳ	Zollsatz pro 100 kg neu ℳ	Oesterr. Export nach Deutschland Mill. Gulden
Weizen	1,0	3,0	30,49
Roggen	1,0	3,0	2,18
Gerste	1,0	2,0	21,35
Hafer	1,0	2,0	4,37
Hülsenfrüchte	1,0	2,0	7,78
Raps und Rübsaat	0,3	1,0	7,87
Mais	0,5	0,5	4,70
Malz	1,2	3,0	12,00
Mühlenfabrikate	3,0	5,0	17,24
Zusammen			107,98

Die Zollerhöhungen, welche nunmehr in Kraft treten, betreffen demnach Produkte, von welchen wir rund 108 Millionen Gulden nach Deutschland exportirten, und es handelt sich also um nahezu den vierten Theil unseres gesammten Exportes über die Deutschen Grenzen.

Die Holzzölle in Deutschland.

Die beabsichtigte Erhöhung derselben trifft unsern Export ebenfalls sehr empfindlich. Deutschland importirte im Jahre 1883 im Ganzen 18 960 968 Metercentner Nutz- und Bauholz und hiervon lieferte Oesterreich-Ungarn 7 718 888 Metercentner. Nach einzelnen Holzarten geordnet ergeben sich folgende Verhältnisse:

	1883 Metercentner
Werkholz, roh oder behauen, hart	428 856
Werkholz roh oder behauen, weich	4 546 172
Fassdauben	460 668
Eisenbahnschwellen	266 332
Sägewaaren, hart	187 850
Sägewaaren, weich	1 829 010

Der Gesammtexport Oesterreich-Ungarns betrug im Jahre 1883 19 298 647 Metercentner. In den ersten elf Monaten 1884, verglichen mit dem gleichen Zeitraume 1883 betrug der Gesammtexport Oesterreich-Ungarns an:

	1884 Metercentner	1883 Metercentner
Werkholz, roh oder behauen, hart	1 165 147	1 182 467
Werkholz, roh oder behauen, weich	8 602 738	7 935 686
Fassdauben	1 571 282	1 663 996
Sägewaaren, hart	797 117	625 945
Sägewaaren, weich	6 378 065	5 823 134
Eisenbahnschwellen	373 234	634 665

Die Grösse des Wachsthums des Oesterreichisch-Ungarischen Holzhandels in den letzten fünf Jahren ergiebt sich aus den nachstehend verzeichneten Handelswerthen. Derselbe bezifferte sich 1879 auf 42,2, 1880 auf 42,6, 1881 auf 45,9, 1882 auf 50,7 und 1883 auf 61,4 Millionen Gulden.

Neue Bahnen nach Bayern.

Wie verlautet soll, dem „Tagblatt“ zufolge, die Erbauung der Linie St. Johann (Tirol) nach Unken gesichert sein und wurde bereits um Ertheilung der definitiven Konzession hierfür eingeschritten. Der Konzessionswerber will diese circa 34 km lange Linie später bis zur Bayerischen Grenze verlängern und mit der Bayerischen Linie Freilassing - Reichenhall einen Anschluss herstellen. Auch die Herstellung einer kurzen Lokalbahnstrecke von Zirl (Arlbergbahnstrecke Innsbruck - Landeck) bis an die Bayerische Grenze nach Mittenwald und Partenkirchen wird eifrigst geplant, da Bayern durch diese kurze, circa 36 km lange Route in direkte Verbindung mit der Arlbergroute käme. Auch in Salzburg macht sich das Bedürfniss nach neuen Anschlusslinien mit Bayern geltend und wird die Linie Salzburg-Berchtesgaden schon seit Jahren ventilirt, bisher allerdings ohne Erfolg.

Eine Bahn von Trient zum Gardasee.

Die Südbahn soll, dem erwähnten Blatte zufolge, schon in der nächsten Zeit den Betrieb einer neuen Privatbahn übernehmen. Im Jahre 1870 hat sich nämlich in genannter Stadt eine Gesellschaft zu dem Zwecke gebildet, um Trient mit dem Gardasee und dessen bedeutenden Hafenplatz, Riva, durch eine Eisenbahn in Verbindung zu bringen. Damals wollte man aber weder in Südtirol noch in den Wiener Regierungskreisen etwas von dieser Bahn wissen, weil man an deren Rentabilität zweifelte. Jetzt, nach vierzehn Jahren, wurde jedoch das Projekt von neuem aufgenommen und fand diesmal nicht nur in Tirol, sondern auch in Wien Beifall. Der Handelsminister Herr v. Pino soll seine Unterstützung zugesagt haben. Die neue Bahn wird in Roveredo beginnen und über Arco nach Riva führen. Später soll dieselbe bis Salo am Gardasee zum Anschlusse an die Bahn Salo-Mailand verlängert werden. Die Baukosten der neuen Linie sind mit 1 060 000 fl. veranschlagt, die theils durch Subskriptionen der interessirten Ortschaften, theils auf dem Wege einer Aktienemission aufgebracht werden sollen.

Oesterreichische Trajektanstalt am Bodensee.

Das Resultat der Oesterreichischen Trajektanstalt am Bodensee während des ersten Quartales ihres Bestehens stellt sich, wie wir einer an „Dorn's Volkswirthschaftlicher Wochenschrift“ gerichteten Originalkorrespondenz entnehmen, wie folgt zusammen: Die Einnahmen betrugen 20 970 fl. und die Ausgaben 19 250 fl.; der Betriebsverkehr weist folgende Ziffern auf: Personen 3 346, Gepäck und Güter in Millionen 34,5 kg, beladene Waggons von Oesterreich nach Württemberg, Baden und der Schweiz 2 270; von diesen Ländern nach Oesterreich 1 133. Der Gesammverkehr betrug sonach bisher 3 403 Waggons oder 34 Waggons pro Tag, also nicht einmal die Hälfte der Maximalleistung. Obwohl der Verkehr und damit die Einnahmen vom Beginne bis jetzt im stetigen Steigen begriffen sind, so hat sich die Trajektanstalt noch nicht als rentabel erwiesen.

Die Tramways in Italien.

Im nördlichen Italien wie in den Niederlanden erfreut sich das Tramwaywesen einer fortwährend zunehmenden Ausdehnung. Die Stimme eines Italienischen Fachblattes belehrt uns, dass diese Medaille auch ihre Kehrseite hat. Der „Monitore delle strade ferrate italiane“, indem er in seiner No. 6 ein Bruchstück aus einem Artikel der „Perseveranza“ (vom 3. Februar cr.) wiedergiebt und einige sachliche Bemerkungen anschliesst, äussert sich nämlich wie folgt:

„Wenn irgendwo vom Bau Italienischer Dampftramways gesprochen wurde, entstand in uns der Zweifel, ob unser Land nicht klug thäte, dieses neue Verkehrsmittel mit Mass und mit richtiger Beurtheilung zu verwenden, und ob nicht binnen kurzer Zeit finanzielle Unzukömmlichkeiten zu konstatiren sein würden, welche unvermeidlich aus dem Uebermass und unüberlegten Enthusiasmus bezüglich dieser Tramways entstehen müssen. Der erforderlichen Bedingungen, um den Bau und Betrieb einer Tramwaylinie zu einer finanziell gesunden Unternehmung zu machen, sind zu viele, als dass man nicht die grosse Leichtigkeit beklagen sollte, mit welcher von seiten der Kommunen und Provinzen Konzessionen bewilligt werden, resp. mit welcher von Kapitalisten bedeutende Summen hergegeben werden, sobald nur irgendwo eine neu anzulegende Tramwaylinie ausgekundschaftet wird. Die Thatsachen haben unsere vorgefasste Meinung bestätigt, wie aus der Aeusserung der „Perseveranza“ gelegentlich des beabsichtigten Aufgebens der Linie Tortona-Sale hervorgeht. Nachdem dieses Blatt mehrfach auf die unzureichende finanzielle Solidität derartiger Unternehmungen hingewiesen hatte und dies durch das Falliment der Strecken zu Vicenti und Asti, wie durch die Verlegenheiten der Tramwaylinien zu Novara bestätigt wurde, erfolgte die wirkliche Auflösung der Linie von Tortona nach Sale, deren Betriebseinnahmen so gering waren, dass es für rathsamer gehalten wurde, die Schienen wieder aufzunehmen, unter Verlust des ganzen Anlagekapitals mit Ausnahme des geringfügigen Betrages, welchen der Verkauf des alten Eisens und der bereits gebrauchten Wagen wieder einbrachte. Dieser traurige Fall muss als Beispiel dienen, namentlich für die Kapitalisten, welche bemerken mussten, dass mit wenigen Ausnahmen so ziemlich alle Tramways derartig magere Geschäfte machen, dass ihr Bankerott in kürzerer oder längerer Zeit als sicher anzunehmen ist; auch würde den Gemeinden wie den Provinzen anzuempfehlen sein, dass sie weniger leicht derartige Konzessionen bewilligten, durch welche lediglich die Landstrassen ruinirt und die Benutzung des gewöhnlichen Fuhrwerks erschwert und gefährdet wird, abgesehen von der Gefahr für genannte Behörden, durch zu zahlende Hilfsgelder die Bilanz der konzessionirten Unternehmungen wieder ausgleichen zu müssen. Auch der Staat wird Anlass nehmen müssen zu verhüten, dass so viel Kapital verschwendet wird zum Nachtheil der Hauptbahnen, welche zu einem lebhaften Verkehr erforderlich und diesem derartig gute Dienste zu leisten im Stande sind, wie es das hauptsächlichste Interesse des Staates erfordert. Dagegen dienen die Tramways doch mehr zu Spazierfahrten, als zu wirklichen Geschäftsreisen oder gar zu ernsthaft gemeinten Waarentransporten; sofern man sie daher nicht zu veritablen Stellvertretern einer Eisenbahn erheben will, sollte auch ihre Konkurrenz durchaus nicht zugelassen werden.“

Ob dieses harte Urtheil über sämmtliche Tramways in Italien durchweg berechtigt ist, müssen wir der „Perseveranza“ und dem „Monitore“ überlassen, welcher den vorstehenden Bemerkungen möglichste Verbreitung und Beachtung wünscht. Für uns in Deutschland liegt jedenfalls eine solche Gefahr nicht vor, da seitens der Staatsregierungen vor der Konzessionirung eine sehr sorgfältige Prüfung der Lebensfähigkeit eines jeden Trambahnprojekts erfolgt.

Die Novorossikbahn.

Der Russische Eisenbahnminister hat die Vorarbeiten für die Novorossiklinie beendet, deren erster Spatenstich wahrscheinlich in einigen Wochen erfolgen wird. Die Bahn ist von hoher Wichtigkeit und wird wegen der felsigen Beschaffenheit des Terrains einen grossen Aufwand von technischen Kenntnissen erheischen.

Novorossik ist einer der besten Häfen an der Kaukasischen Küste, vielleicht sogar der beste. An Wichtigkeit steht er Batum und Poti nach. Diese letzteren beiden Häfen bilden den Ausgangspunkt für den südlichen Theil der Kaukasuskette, welcher von der Eisenbahn, die das Kaspische mit dem Schwarzen Meer beziehungsweise Batum mit Bakum und Poti verbindet, durchschnitten wird. Die neue projektirte Linie soll nun endlich die Verbindung des Kaspischen mit dem Schwarzen Meere nördlich des Kaukasusrückens herstellen. Der Endpunkt am Kaspischen Meere wird Petrorsk, am Schwarzen Meere Novorossik. Jetzt fehlt dem ganzen fruchtbaren Nordabhang des Kaukasus noch ein Ausgang. Die bestehende Rostoff-Vladikavkasbahn läuft zwar mitten durch diesen Landstrich vom Kaukasus bis zur Mündung des Don, aber sie hat nach rechts und links keine Zweigbahnen. Die Folge ist, dass die Erzeugnisse eines Landes, welches grösser ist als ganz England, einem seichten Hafen an der Flussmündung zugeben, der in jedem Jahr drei bis vier Monate zugefroren ist. Die jetzt genehmigte Bahn wird diesem Zustand Abhilfe schaffen. Von einem Punkte, etwa in der Mitte zwischen Vladikavkay und Rostoff geht sie in fast gerader Linie nach dem Schwarzen Meere nach Novorossik, dessen Hafen 24 km Umfang hat, nie zufriert und dem denkbar grössten Schiffsverkehr gewachsen ist. So erhält die an Korn und Mineralöl reiche Gegend einen angemessenen Ausfuhrplatz. Die Novorossikbahn erhält eine Gesammtlänge von 278 km und wird mit den Kosten für die Verbesserung des Hafens, welche 3 Millionen Mark betragen, 38 Millionen Mark kosten. Die Spurweite ist die Russische (5' Engl.), die Bahn eingleisig, die Schienen von Stahl und Russisches Fabrikat.

Die Koubongegend, welche die Linie nahe der Küste durchschneidet, ist eine der unzugänglichsten des Kaukasus und bildet ein wildes mit Wald bedecktes Bergland, durch welches nur zwei Militärstrassen führen, die mit riesigen Kosten zur Zeit des Krieges gegen die Cirkassier erbaut wurden. Die Ingenieure werden daher grosse Schwierigkeiten zu überwinden haben, besonders da die Linie in ein paar Jahren fertig gestellt werden soll. Nach Beendigung derselben, vielleicht schon vorher, soll eine Zweigbahn auf der entgegengesetzten Seite der Rostoff-Vladikavkaybahn nach Petrorsk am Kaspischen Meere gebaut werden. Diese wird ein wenig länger aber weniger schwierig sein und dürfte etwa gleiche Bauzeit wie die erstere erfordern. So wird in ungefähr 4 Jahren Russland eine neue Eisenbahn vom Kaspischen Meere nach dem Schwarzen Meere und dem Norden des Kaukasus haben und mit dem Europäischen Netz derartig verbunden sein, dass eine zusammenhängende Linie von Calais bis zum Kaspischen Meere gebildet ist. Dieser Gesichtspunkt giebt dem neuen Unternehmen besondere Wichtigkeit, aber ein weiterer dürfte den Kontinent von Europa noch mehr interessiren. Die neue Linie durchschneidet nämlich die Petroleumlager am Schwarzen Meere und eröffnet damit für den Kontinent ein Land, welches an Mineralöl ebenso reich ist als Nordamerika und sich bei eingehender Prüfung wahrscheinlich als noch reicher ergeben dürfte.

Bis jetzt besteht nur eine Raffinerie in Novorossik mit 100 km Rohrleitung, die nach den Quellen im Innern führt, so dass der erste Anstoss für diese wichtige Industrie, deren Entwickelung bis jetzt durch die Unzugänglichkeit des Koubonlandes behindert worden ist, bereits gegeben erscheint. R. B.

Jahresbericht des Newyorker Kommissariats.

Der Staat Newyork besitzt in seinem vor etwa 2 Jahren eingesetzten Eisenbahnkommissariat eine Aufsichtsbehörde, welche für die Entwickelung und Vervollkommnung der dortigen Eisenbahnzustände von vielversprechender Bedeutung ist.

Dem jetzt in der „Railr. Gazette“ veröffentlichten Jahresberichte dieser Behörde, dessen Inhalt vieles von allgemeinem Interesse enthält, entnehmen wir folgendes:

Die gegenwärtige geschäftliche Lage, ähnlich der nach der Panik von 1873, nur nicht ganz so schlimm, charakterisirt sich durch allgemeine Ueberproduktion in allen Haupt-Konsumtionsartikeln, und fast bei keiner Branche hat sich dies so fühlbar gemacht, als beim Transportwesen. Statt der längere Jahre hindurch bestandenen vier west-östlichen Durchgangslinien treten seit vorigem Jahre sieben auf und dies hat zu einem äusserst heftigen Kampf um die Existenz geführt, dessen Ende noch nicht abzusehen ist. Die im Monat Juni an den „Receiver“ gekommene Newyork, Westshore und Buffalo Bahn, nachdem binnen der 6 Monate vom 1. April bis ult. September ihre Ausgaben die Einnahmen um etwa 400 000 D. überstiegen hatten, suchte durch eine radikale Tarifherabsetzung — 1 Cts. pro Personenmile = 2,52 ₰ pro Personenkilometer und in ähnlicher Weise für Güter — eine Verkehrsvermehrung zu erlangen; diesem Vorgang folgte die Newyork Central und Hudson River Bahn und ein allgemeines Werfen der Transportpreise (demoralisation) konnte nicht ausbleiben. Die Lehre, welche aus solchen Zuständen sich bietet, ist die, dass der Staat verkehrt handelt, wenn er zulässt, dass 13 Menschen, wenn sie sich Subskriptionen für 10 000 D. pro Mile mit 10 pCt. Baareinzahlung zu verschaffen wissen, die Berechtigung erlangen, Eisenbahnen anzulegen, wo es ihnen beliebt, ohne Rücksicht auf das allgemeine Wohl und auf die Existenz der schon bestehenden Bahnen und dass er den Unternehmern einen bedeutenden Theil seiner eigenen Vorrechte in gefährlichem Umfange überlässt.

Der Bericht führt dann die Gesammtresultate des trotz der gedrückten Verhältnisse doch sehr bedeutenden Verkehrs der 7 300 Miles (11 753 km) Bahnen des Staats auf und, indem er auf das Bestreben konkurrirender Städte, besonders Boston, den Verkehr durch immer weiter gehende lokale Einrichtungen (terminal facilities) an sich zu ziehen, hinweist, warnt er, den heimischen Bahnen unzweckmässige oder zu beschwerliche Ein-

schränkungen bezüglich der Einführung in die Stadt Newyork aufzuerlegen, welche leicht den goldenen Strom des Handels von der Konzentrirung daselbst ablenken könnten.

Die Aufführung der Resultate des Kanal-Frachtgeschäfts während der letzten 10 Jahre giebt Anlass zu dem Ausspruch, dass die 1882 erfolgte Aufhebung der Kanalzölle nicht dazu geführt habe, den Verkehr auf den Kanälen zu heben, da vielmehr seitdem noch ein Rückgang eingetreten sei; das Kommissariat empfiehlt gleichwohl, hierdurch sich nicht abhalten zu lassen, den Kanälen alle Sorgfalt zuzuwenden, weil sie als Regulator der Eisenbahnfrachten stets von grossem Werthe sein würden.

Die grösste Zahl der bei dem Kommissariat anhängig gemachten Beschwerden bezog sich auf ungerechte Frachtbegünstigungen, entweder für einzelne Personen oder für gewisse Plätze. Im ersteren Falle pflegen sie begründet zu werden mit der Verpflichtung des Begünstigten, alle seine Transporte der gewährenden Bahn ausschliesslich zuzuwenden; diese Bevorzugungen werden vom Kommissariat im öffentlichen Interesse durchweg verurtheilt. Was den zweiten Fall betrifft, so beanspruchen die an den nicht konkurrirenden Plätzen Wohnenden, dass ihre Frachten nicht höher sein dürfen, als die der Konkurrenzpunkte.

In dieser Frage besteht Meinungsverschiedenheit unter den Mitgliedern des Kommissariats, das aber doch dazu gelangt ist, einstimmig folgende Grundsätze aufzustellen:

1. Es soll vollständige Oeffentlichkeit der Eisenbahnfrachten bestehen, sowohl der allgemeinen als der Specialtarife.
2. Die Bahnen dürfen für die gleiche Quantität und die gleiche Klasse von einem Endpunkt nach einer Zwischenstation keine höheren Frachten, als nach einem weiter liegenden Endpunkt berechnen, wenn auch letzterer von Bahn- oder Wasserkonkurrenz betroffen wird; es sei denn, dass die Bahn in zuverlässiger Weise Konkurrenzverhältnisse nachweisen kann, welche die höheren Preise für die kürzere Strecke als berechtigt erscheinen lassen.
3. Jede Art von Vertrag oder von Begünstigung einzelner Versender, durch welche andere von der freien Benutzung der staatlichen Kanäle zu Gunsten der Bahnen beschränkt werden könnten, ist einer gesunden öffentlichen Politik zuwider und nicht zu gestatten.
4. Es giebt für die specielle Frachtfestsetzung keine gesetzliche Form, welche für jetzt empfohlen werden könnte. Eine solche ist für diesen Staat nicht eher rathsam, als bis festgestellt ist, dass alle geeigneten Abänderungen der Frachten und Abstellung der bestehenden Missbräuche nach den herrschenden Gesetzen nicht erlangt werden können.

Da einzelne Verwaltungen bis jetzt gezögert haben, den angeordneten gleichförmigen Quartalbericht zu erstatten bezw. ihre Buchführung dementsprechend zu ändern, so empfiehlt das Kommissariat die gesetzliche Feststellung einer Strafe gegen Bahnverwaltungen, welche nicht rechtzeitig das von ihm Verlangte erfüllen; ferner empfiehlt es, den Quartalberichten völlige Oeffentlichkeit zu geben, wie sie für die Quartalberichte der Banken schon bestehe.

Gesetzlich haben die Bahnen bei beabsichtigter Erhöhung ihres Kapitals die Genehmigung des Kommissariats nachzusuchen. Um zu verhindern, dass Erhöhungen zu „Verwässerungs“- (watering-) Zwecken vorkommen, ist beschlossen, dass bei allen solchen Anträgen ein Komitee des Kommissariats ernannt werden soll, welches nach Massgabe der Zustände des Baues, der Ausrüstung, der finanziellen Lage u. s. w. die Nothwendigkeit der beantragten Erhöhung genau zu prüfen hat.

Der Zustand der Bahnen ist im Laufe des Jahres durch den Inspektor des Kommissariats einer fortgesetzten Beobachtung unterzogen; derselbe hat namentlich alle Brücken und sonstigen Bauwerke zu prüfen und gefundene Mängel nicht blos dem ihn begleitenden Bahnbeamten mitzutheilen, sondern auch dem Kommissariat darüber Bericht zu erstatten. Ein Auszug daraus wird vom Kommissariat an die Bahnverwaltung gesendet mit der Aufforderung zur Abstellung der gefundenen Mängel. Von Zeit zu Zeit haben auch ein oder mehrere Mitglieder dieser Behörde Inspektionen abgehalten, und besonders dann auf das Eingehendste, wenn nach den Inspektionsberichten der Zustand einer Bahn gefährlich erschien.

Im allgemeinen ist den Anforderungen des Kommissariats bezüglich der Sicherheit nachgekommen; wegen einzelner Ausnahmen hat das Kommissariat in Erwägung genommen, ob die ungehorsamen Verwaltungen dem Staatsanwalt zur weiteren Veranlassung anzuzeigen seien.

Ganz besondere Aufmerksamkeit hat die Behörde den Brücken zugewendet, deren es 3 500 bei den Bahnen des Staates giebt. Der Bericht zählt die einzelnen dieserhalb getroffenen Massregeln auf und stellt Fortsetzung der bisherigen Bemühungen in Aussicht.

Ebenso hat sie sich viel beschäftigt mit der Frage, betreffend die automatischen Wagenkuppelungen, welche gesetzlich bis zum Juli d. J. bei allen Bahnen des Staates eingeführt sein sollen. Es wird die Hoffnung ausgesprochen, dass bis dahin von den vielen in dieser Beziehung gemachten Erfindungen einzelne sich bewähren werden. Automatische Luftbremsen werden, wie es das Gesetz vorschreibt, bis zum nächsten Juli allgemein in Gebrauch sein. Sofern der von der „Time-Convention“ empfohlene Signalcodex von allen Bahnen eingeführt sein wird, ist die Nothwendigkeit einer gesetzlichen Regelung dieser Materie weggefallen.

In Bezug auf Unfälle, deren Anzahl sich infolge vermehrter Vorsichtsmassregeln vermindert hat, ist als charakteristisch hervorzuheben, dass von den 481 überhaupt getödteten Personen 309 durch Betreten des Bahnkörpers oder der Gleise ihren Tod gefunden haben. Der Bericht erinnert daher die Lokalbehörden daran, dass sie durch eine Verwendung bei dem obersten oder dem Bezirksgerichtshof die Bahnen zwingen können, die Uebergänge durch Barrieren, Wächter oder Signale zu schützen.

Zum Schluss empfiehlt das Kommissariat die Annahme der im vorigen Jahre nicht zu Stande gekommenen Gesetze, betreffend die Einschränkung der Anlage neuer Konkurrenzbahnen und betreffend den wirksameren Schutz der Rechte der Minorität der Aktionäre.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLII.

Unverhältnissmässig viel Eisenbahnunfälle haben sich während der letzten Tage in den Vereinigten Staaten ereignet, viel Eigenthum, sehr viele Menschenleben sind dabei zu Grunde gegangen — man liest für gewöhnlich in den Blättern das Telegramm mit den haarsträubenden Details und denkt wirklich schon in einer Stunde kaum mehr daran, wohl meist nie im Leben. Anders werden aber jene Fälle von den Blättern „angepackt“, wo viel versichertes Eigenthum vernichtet wurde und die Versicherungsanstalten Zetergeschrei erheben.

Ein solcher „Fall“, eine Goldgrube für Reporter, ereignete sich gestern (am 7. Februar 1885) früh gegen 3 Uhr in Newbrunswick, Staat Newjersey, welches einige Englische Meilen südwestlich von Menlo Park an der Pennsylvaniabahn gelegen ist. Das Petroleum gelangt aus den Oelregionen Pennsylvaniens im allgemeinen auf zweifache Weise nach Newyork: Mittelst der bekannten Röhrenleitung und mittelst Oelwaggons. Das gewöhnliche Lastwaggon-Gestell trägt einen grossen schmiedeeisernen Kessel (oil-tank), ähnlich den Rezipienten des Lienuhrschen Abfuhrsystems. Ungeheuer lange Züge solcher Oelwaggons sieht man besonders in Elizabeth, wo sie entweder leer oder mit Oel beladen von vier Seiten einlaufen.

Ein solcher Zug kam also gestern 2½ Uhr früh von Westen in Newbrunswick an und blieb auf der hohen Raritan-Brücke stehen; die letzten Waggons befanden sich noch auf dem westlichen Ufer. Der Damm ist daselbst gegen 40 Fuss hoch; unten liegen rechts und links grosse Fabriken und Wohnhäuser. Die Bahn beschreibt in der Stadt eine Kurve und der Führer eines von Westen kommenden Zuges kann die Brücke nicht sehen. Wenige hundert Schritte von der Brücke, Westufer, liegt das Stationsgebäude, einige Schritte davon, gegen Westen, steht die „Blockstation“. Der Geschäftstheil von Newbrunswick beginnt dicht an der Bahn, gegenüber dem Stationsgebäude.

Ein Express-Frachtzug mit 20 schwer beladenen Lastwaggons saust von Westen heran; der Führer sieht das weisse Licht der Blockstation und fährt darauf los. Um die Kurve gelangt, erblickt er fieberhaft geschwenkte rothe Laternen — er pfeift zum Bremsen, reversirt und springt mit seinem Heizer von der Maschine.

Das weitere lässt sich errathen. Zwölf bis fünfzehn Oelwaggons wurden theils zerschmettert, theils von der Brücke hinabgeworfen; ein tank fing sofort Feuer und explodirte, nachdem er den Damm hinabgerollt war — binnen weniger Minuten war rechts und links von dem Damm und unter der Brücke alles ein brennender Petroleumsee, das Petroleum brannte auf dem Eise. Zwei grosse Fabriken und mehrere Wohnhäuser brannten nieder, der Oberbau der Brücke wurde theilweise zerstört, ein Bremser stürzte den Damm mit hinab, sowie auch eine Anzahl von Pferden, welche in zwei Waggons transportirt wurden: alles verbrannte zu Asche. Desgleichen kam ein Fabrikarbeiter, welcher retten wollte, in den Flammen einer der Fabriken um.

Bereits auf den Hochbahnen Newyorks machte man schon längst die Erfahrung, dass die Blocksignale sehr oft nicht gesehen oder falsch gegeben werden. Es war gestern früh bitter kalt, scharfer Wind, daher kein Nebel, der Mond, noch gross genug, ging 1 Uhr 6 Min. früh auf — wenn die Blockstation unter solchen Umständen „clear“ giebt und sich dennoch kaum 500 Schritte davon der Schlusswaggon (zugleich Kondukteur- und Signalwagen, wie Küche) eines Petroleumzuges befindet, muss man sich mit Recht fragen, wozu Blockstationen gebaut werden. Würde der Beamte geschlafen haben, so hätte man, schreiben

die Zeitungen, „roth“ sehen müssen. Ich will das nicht behaupten, denn die Blocksignale werden durch Seile gezogen, deren Handhaben, weiss, grün oder roth angestrichen, dicht neben dem am Telegraphenapparate sitzenden Beamten hängen. Die Blockbeamten pflegen immer einige Minuten vor Eintreffen des Zuges „clear“ zu geben. Gewohnheitsmässig kann nun der schläfrige Beamte „clear“ gegeben haben, als der Petroleumzug durch war, um jenseits des Raritanriver auf ein Nebengleise zu fahren und den Expresslastzug vorbei zu lassen; nun schlief der Mann vielleicht ein, die Lage war zu verlockend: die Beine auf dem Tische, das Seil als Halt für den vom Telegraphiren ermüdeten Arm — statt nach der Brücke zu schauen, ob alles in Ordnung ist, träumt er süss. Das Ende ist der Tod von zwei Menschen, ein Verlust von 750 000 D. und 16 Stunden Verkehrsstockung. —

Seit einigen Monaten bemerke ich übrigens auch auf den hiesigen Hochbahnen blaue Signalscheiben, Nachts blaue Laternen, wie auf der Pennsylvaniabahn. Die Konfusion der Signale könnte übrigens kaum grösser gedacht werden, als sie auf den Hochbahnen wirklich ist. Die Lokomotiven tragen vorn am Rauchfange oder hinten am Tender Scheiben, respektive Laternen, an welchen man erkennt, wohin die Züge gehen: City-Hall „Weiss“, Chathamsquare (nur während der 5 Cent-Zeit bleiben daselbst gewisse Züge stehen, um zurück nach Norden zu fahren) „Roth“, Battery „Grün“. Bei Tage geht es noch, des Nachts sicht man aber überall auch Weichen-, Blocksignal- und Handlaternen von denselben Farben, und obgleich über den Terminus-Lampen der Lokomotiven „weisse“ Lampen leuchten, so sind doch Missverständnisse unvermeidlich.

Seit einigen Wochen hat man für die Zeit von 8½ Uhr V. bis 4½ Uhr N. in Chathamsquare-Station folgendes gefährliche Mannöver eingeführt: Die kleinen Züge mit zwei Waggons von City-Hall-Station fahren auf dem rechten Gleise nach Chathamsquare-Station, kreuzen dort das westliche Gleise der Strecke 3. Avenue-Batterie und fahren auf das richtige (östliche) Gleise dieser Bahn, halten am „uptown“ Perron an, setzen die Passagiere ab, fahren leer gegen Canalstreet-Station (also nach Norden), schieben zurück auf ein Chathamsquare Seitengleise, fahren auf einem anderen Seitengleise gegen Canalstreet-Station, gehen auf das westliche Gleise über, schieben zurück zum „downtown“ Perron Chathamstreet-Station, nehmen Passagiere ein und die nun schiebende Lokomotive dampft nach City Hall zurück. Alle 5 Minuten findet dieses statt, zwischen den ebenfalls alle 5 Minuten verkehrenden anderen Zügen durch. Es ist das eigenthümliche hier, dass für solchen Betrieb einzig und allein der Geldbeutel der „Company“ haftet; die Bahn kann machen, was sie will — sie geizt nur nach Fahrgästen; werden deren beschädigt oder getödtet, so wird eventuell so wenig als möglich gezahlt. Es giebt aber keine Behörde, welche das Recht hätte, derartige gefährliche Mannöver abzustellen. Wem seine Haut sehr lieb ist, der braucht nicht zu fahren, heisst es. Es steht aber auch jedermann frei, solchen Betrieb „als nicht auf der Höhe der Zeit stehend“ zu befinden.

Am 6. Februar reichte die „American Electric-Railway Company“ ihr Inkorporirungsgesuch beim County-Clerk ein. Die „Gründer“ sind hart an der Arbeit, das Stammkapital von 1 Million Dollar zusammenzubringen. Die 2. Avenue-Hochbahn soll von dieser neuen Gesellschaft zum elektrischen Betriebe eingerichtet werden.

Schwere Schienen.

In No. 12 dieser Zeitung ist des Vortrags erwähnt, welcher in der Versammlung des Vereins für Eisenbahnkunde am 13. Januar d. J. vom Herrn Eisenbahn-Bauinspektor Claus über den Eisenbahn-Oberbau in England und Frankreich gehalten wurde. In der Diskussion, welche sich an diesen Vortrag knüpfte, wurde anerkannt, dass das Gewicht der Gleiskonstruktion, welches in England wesentlich höher ist, als in Deutschland, in Bezug auf Betriebssicherheit und Unterhaltungskosten von wesentlichem Einflusse sei. Von einem hervorragenden Fachmanne wurde dabei besonders darauf hingewiesen, dass beim Entwerfen einer Gleiskonstruktion nicht darauf zu sehen sei, dass die ersten Anlagekosten möglichst niedrig würden, sondern darauf, dass die Summe aus Anlagekosten und kapitalisirten Unterhaltungskosten ein Minimum werde. Dass dieselbe Anschauung zur Zeit auch anderweitig zu Tage tritt, geht aus einer Mittheilung der „Railroad Gazette“ vom 16. Januar cr. hervor. Nach derselben sind bei der Newyork Centralbahn die früher verwendeten Schienen von 65 Pfd. pro Yard (32½ kg pro Meter) Gewicht im vorigen Jahre durch solche von 80 Pfd. (40 kg) Gewicht ersetzt worden. Diese letzteren Schienen sind mit besonderer Rücksicht auf vertikale Steifigkeit konstruirt und übertragen dadurch den Raddruck auf 3 bis 4 Schwellen, während bei den früheren leichteren Schienen der Raddruck sich auf eine Schwelle konzentrirte. Es ergiebt sich hieraus aber bei der schwereren Schiene eine bedeutend geringere Abnutzung der Schwellen und eine geringere Beweglichkeit des Gleises, daher auch eine Verminderung der Unterhaltungskosten.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Wiedereröffnung von Stationen.

Der Verkehr auf den Wasserumschlagstellen Pöpelwitzerweiche und R. O. Thor-Bahnhof hierselbst wird vom 1. März cr. ab wieder eröffnet.

Breslau, den 24. Februar 1885. (398)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Station Polna wird — nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn — vom 1. März d. Js. ab den Namen Polna-Stecken führen.

Berlin, den 25. Februar 1885. (399)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

III. Fahrplan-Bekanntmachungen.

Main-Neckarbahn. Fahrplanänderung. Mit 1. März 1885 erhalten folgende Lokalzüge die beigesetzten neuen Kurszeiten:

Lokalzug No. 22

(seither um 5^{30} Morgens aus Darmstadt abgehend):

Darmstadt	ab	4^{40}	Morgens
Arheilgen	„	4^{48}	„
Egelsbach	„	4^{57}	„
Langen	„	5^{5}	„
Sprendlingen	„	5^{13}	„
Isenburg	„	5^{20}	„
Louisa	„	5^{27}	„
Frankfurt	an	5^{35}	„

Lokalzug No. 21

(seither um 5^{40} Morgens aus Heppenheim abgehend):

Heppenheim	ab	4^{30}	Morgens
Laudenbach	„	4^{37}	„
Hemsbach	„	4^{43}	„
Weinheim	an	4^{50}	„
	ab	4^{51}	„
Grosssachsen (Heddesheim)	„	4^{59}	„
Ladenburg	„	5^{7}	„
Friedrichsfeld	an	5^{12}	„
Friedrichsfeld mit Anhalten in Seckenheim 5^{23}	ab	5^{16}	„
Mannheim	an	5^{32}	„
Friedrichsfeld	ab	5^{23}	„
Schwetzingen	an	5^{35}	„
Friedrichsfeld	ab	5^{20}	„
Wieblingen	an	5^{30}	„
Heidelberg	„	5^{37}	„

Ferner wird Schnellzug 7, Abgang aus Frankfurt 4^{40} Nachmittags vom 1. März an in Heppenheim und zwar um 5^{55} Nachmittags anhalten.

Die Wochenkarten bleiben für alle gewöhnlichen Personenzüge gültig.

Darmstadt, 12. Februar 1885. (400)

Die Direktion.

IV. Verkehrs-Wiederaufnahme.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Die auf der Strecke Cameral-Moravicza-Fiume der südlichen Linie der K. Ungar. Staatsbahnen durch Schneeverwehungen verursachte Verkehrsstörung ist bereits behoben, und wurde daselbst am 31. Januar cr. der Gesammtverkehr wieder eröffnet.

Budapest, am 3. Februar 1885. (401)

Die Direktion.

V. Güterverkehr.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. März cr. tritt der Nachtrag 5 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1883 in Kraft.

Derselbe enthält direkte Frachtsätze zwischen Lübeck und Altenbeken, zwischen der Station Helmstedt des Direktionsbezirks Magdeburg einerseits, den Stationen Hoppenrade und Karow der Güstrow-Plauer Bahn andererseits, sowie für die in den Verband aufgenommene Station St. Andreasberg des Direktionsbezirks Hannover, ferner anderweite, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Station Waren der Mecklenburgischen Friedrich-Franzbahn und für die Station Perleberg der Wittenberge-Perleberger Bahn, Ausnahmesätze für Braunkohlen zwischen Station Schwarzenbeck der Berlin-Hamburger Bahn einerseits, den Stationen Förderstedt und Völpke des Direktionsbezirks Magdeburg andererseits, sowie Berichtigungen.

Der Frachtsatz der Klasse A1 zwischen Soest und Neustadt in Holstein wird vom 15. April cr. ab von 3,29 auf 3,39 ℳ pro 100 kg erhöht.

Die Bahnhöfe der Berlin-Hamburger Bahn in Buchholz und Lüneburg gehen am 1. April cr. in die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover über. Dementsprechend gelangen sämmtliche Frachtsätze für die Berlin-Hamburger Station Lüneburg an diesem Tage zur Aufhebung und treten an die Stelle derselben die gleichen Frachtsätze der Station Lüneburg des Direktionsbezirks Hannover in den betreffenden Staatsbahn- etc. Verkehren. Die Frachtsätze für die Berlin-Hamburger Station

Buchholz treten am letztgenannten Tage insoweit ebenfalls ausser Kraft, als gleiche Sätze für die Station Buchholz des Direktionsbezirks Hannover bestehen, andernfalls kommen dieselben vom 1. April cr. ab für letztgedachte Station zur Anwendung.

Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandsstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 28. Februar 1885. (402)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. In dem durch den XII. Nachtrag zum Deutsch-Russischen Verbandsgüter-Tarif vom 1. Januar 1880 n. St. (II. Ausgabe) publizirten Ausnahmetarif X für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) treten mit sofortiger Gültigkeit die nachstehend formellen Aenderungen ein:

Auf Seite 11 und 14 des XII. Nachtrages fallen die vorhandenen Tarifsätze im Verkehr der Stationen der Moskau-Kursker Bahn fort, und treten an deren Stelle folgende Schnitt-Frachttabellen:

Auf Seite 11:

Schnitt-Tabelle a.*)

Es werden erhoben pro 100 kg:

Von und nach den Stationen	Entfernungen km	Für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) à 5 000 kg	à 10 000 kg
Frachtsätze in Rubeln:			
ab Schnittpunkt bis Orel . . .	1155	2,30	1,68

Schnitt-Tabelle b.*)

Es wird erhoben für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen):

ab Orel bis	Entfernung Werst	Fracht pro Pud in Kopeken
Kursk trans. . .	144	5,76
Laptewo . . .	210	8,40
Sergiewo	118	4,72
Skuratowo . . .	93	3,72
Tschern	71	2,84
Tula	178	7,12

*) Die Gesammtfracht ab Schnittpunkt östlich ergiebt sich durch Kombination der bez. Schnittsätze ad a. und b.

Auf Seite 14:

Schnitt-Tabelle a.*)

Es werden erhoben pro 100 kg:

Von und nach den Stationen	Entfernung km	Für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) à 5 000 kg	à 10 000 kg
Frachtsätze in Rubeln:			
ab Schnittpunkt bis Orel . . .	1613	3,10	2,40

Schnitt-Tabelle b.*)

Es wird erhoben für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen):

ab Orel bis	Entfernung Werst	Fracht pro Pud in Kopeken
Laptewo	210	8,40
Sergiewo	118	4,72
Skuratowo . . .	93	3,72
Tschern	71	2,84
Tula	178	7,12

*) Die Gesammtfracht ab Schnittpunkt östlich ergiebt sich durch Kombination der bez. Schnittsätze ad a. und b.

Bromberg, den 18. Februar 1885. (403 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Elbeumschlags-Verkehr in Dresden. Mit Gültigkeit vom 15. März bezw., insoweit einzelne Erhöhungen eintreten, vom 1. Mai 1885 ab tritt ein neuer Uebernahmetarif für den Güterverkehr zwischen Dresden - Elbkai — Nordwest-Böhmen in Kraft, welcher im Allgemeinen Frachtermässigungen enthält. Derselbe ist durch die betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu beziehen.

Dresden, am 24. Februar 1885. (404)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. März l. J. kommen an Stelle der im Badisch-Bayerischen Gütertarif vom 1. Oktober 1878 nebst Nachträgen sowie der im Instruktionswege eingeführten Taxen für die Stationen der Strecke Basel (ausschliesslich) - Zell i/W. anderweitige Taxen zur Anwendung. Soweit jedoch die bisherigen Taxen billiger sind als die neuen Taxen, bleiben Erstere bis auf Weiteres noch in Kraft.

Karlsruhe, den 25. Februar 1885. (405)
Generaldirektion.

Am 1. März d. J. erscheint der Nachtrag VIII zu Heft 2, je ein Nachtrag VII zu den Heften 3 u. 4 und der Nachtrag IX zu Heft 5 des Gütertarifs für den **Rheinischen Nachbarverkehr** vom 1. April 1883, enthaltend Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die Stationen Borgholz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Urft des Eisenbahn Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), die zum 15. April d. J. erfolgende Aufhebung verschiedener Frachtsätze des Ausnahmetarifs K für Eisenerz etc. (an deren Stelle von dem genannten Tage ab die höheren Sätze des Ausnahmetarifs C zur Anwendung kommen) und Berichtigungen. Soweit letztere Tariferhöhungen zur Folge haben, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. April d. J. in Kraft.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 24. Februar 1885. (406)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Im **Böhmischen Braunkohlenverkehre** via Bodenbach resp. Mittelgrund werden folgende Frachtsätze eingeführt:

Obergeorgenthal-Leipzig (Dr. Bhf.) 69,4 ℳ
Oberleutensdorf- „ „ 69,0 „
Bruch- „ 69,0 „
pro 10 000 kg

Dresden, am 21. Februar 1885. (407)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die ab Gleiwitz, Kattowitz und Königshütte (Oberschlesien) nach Oderberg trans. bestehenden ermässigten Ausnahmesätze für den Transport von Eisen des Specialtarifs II, welches nachweislich nach den unteren Donauländern bestimmt ist, finden unter den gleichen Bedingungen fortan auch auf eiserne Drahtstifte (verpackt und unverpackt) sowie eiserne Nieten, Schrauben und Muttern für den Schiffs- und Brückenbau Anwendung.

Breslau, den 23. Februar 1885. (408)
Königliche Eisenbahndirektion.

Breslau - Warschauer Eisenbahngesellschaft. Vom 1. April dieses Jahres ab werden die für unsere Station Kempen im Verkehr mit Breslau und darüber hinaus bestehenden direkten Frachtsätze für Güter der Wagenladungsklassen und Specialtarife auf die vorgelegenen Stationen Bralin, Perschau und Poln. Wartenberg übertragen, soweit diese Sätze billiger sind, als die bei Umkartirung in Oels sich ergebenden Gesammtfrachten.

Nähere Auskunft ertheilt unsere Betriebskontrolle in Oels.

Poln. Wartenberg den 23. Februar 1885.
Direktion. (409)

Zu den Tarifheften 6 und 14, sowie zum **Seehafen-Ausnahmetarif** des Westdeutschen Verbandes sind vom 1. k. M. ab gültige Nachträge herausgegeben, welche anderweite ermässigte resp. neue Frachtsätze für die Stationen Wangen im Allgäu, Geislingen und Mainz (Staatsbahnhof) enthalten. Die Nachträge können auf den Verbandsstationen eingesehen, daselbst auch käuflich bezogen werden.

Hannover, den 20. Februar 1885. (410)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 8. April d. J. tritt im **Rheinischen Nachbarverkehr** unter Aufhebung der bisherigen eine anderweite Waaren-Nomenklatur des Ausnahme-Tarifs A (für Holz) in Kraft, wodurch für aussereuropäische Holzsorten, welche nicht Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlags in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind, Frachterhöhungen eintreten.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 29. Februar 1885. (411)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. März d. J. treten im **Rheinisch-Westfälisch-Hessischen Verkehr** für den Transport von „abgeröstetem Schwefelkies (Schwefelkies-Abbränden)“ in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen den Stationen Käferthal (Wohlgelegen) und Lampertheim der Hessischen Ludwigsbahn einerseits und Duisburg und Hochfeld B. M. und Rh. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits Ausnahmetarifsätze in Kraft, worüber das Nähere in den Geschäftslokalen der betheiligten Verwaltungen sowie bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfahren ist.

Köln, den 21. Februar 1885. (412)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Mit dem 15. April cr. werden die in dem **Schlesisch-Polnischen Verband-Gütertarif** auf Seite 21—25 (Schnitt-Tafel B. für die Strecken westlich Sosnowice) enthaltenen Frachtantheile des Ausnahmetarifs für Getreide, Oelsamen und Hülsenfrüchte und für einzelne Stationen auch die ebendaselbst verzeichneten Frachtsätze des Specialtarifs I aufgehoben und treten an Stelle derselben vom 16. April cr. ab die höheren Frachtsätze des Specialtarifs I des Lokal-Gütertarifs vom 1. April d. J. für Sosnowice transito in Kraft.

Die Frachtantheile für die Polnischen Verbandstrecken (Schnitt-Tafel A) bleiben unverändert.

Ueber die Höhe der neuen Tarifsätze geben die Deutschen Verbandstationen, sowie unser Verkehrsbüreau Auskunft.

Breslau, den 22. Februar 1885. (413)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Ueberseeischer Verkehr. Die im § 1 al. 2 der Transportbedingungen des vom 1./13. Mai 1884 gültigen Durchfrachtentarifs ab Lübeck etc. via Königsberg (Pillau) nach Moskau betreffs der Abfertigung von Gütern ab Rotterdam gemachte Beschränkung tritt von sofort ausser Kraft und wird fortan eine regelmässige direkte Verbindung etwa den 20. Tag zwischen Rotterdam und Königsberg (Pillau)

stattfinden. Dem entsprechend werden nunmehr ab Rotterdam lediglich die Amsterdamer Durchfrachten für Sendungen nach Moskau zur Anwendung gelangen. (414)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Am 15. April 1885 gelangt für den direkten Güterverkehr mit Stationen der Böhmischen Nordbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ein neuer **Ostdeutsch-Oesterreichischer** Verbandtarif in 3 Heften zur Einführung. Heft 1 umfasst die Stationen des Direktionsbezirks Breslau einschliesslich Breslau N. M. bezw. B. F. E., Heft 2 die Stationen des Direktionsbezirks Berlin einschliesslich Berlin Anhalter und Dresdener Bahnhof und Hohenbocka O. L. B. sowie Görlitz S. St. B. und Heft 3 die Stationen des Direktionsbezirks Bromberg.

Durch diese Tarifhefte treten theils Verkehrserweiterungen und Tarifermässigungen, welche letzteren, soweit sie die Ausnahmetarife für Getreide etc. und Holz betreffen, auf Herabsetzung der ausländischen Antheilssätze beruhen, theils Verkehrsbeschränkungen und Tariferhöhungen ein. Durch Einführung derselben werden folgende Tarife ganz bezw. in dem auf den Tarifheften speciell angegebenen Umfange aufgehoben: der Ostdeutsch-Osterreichische Tarif vom 1. Januar 1880, der Ostdeutsch-Böhmische Tarif Heft 1 vom 1. Mai 1880 und Heft 3 vom 1. December 1880, der Deutsch-Oesterreichische Tarif vom 1. Januar 1880, die Glassandtarife mit Hohenbocka vom 15. Mai 1878 und 10. April 1878 und mit Hansdorf vom 1. November 1878 und der Ausnahmetarif für Kalk vom 1. Juni 1884.

Druckexemplare der neuen Tarifhefte sind vom 24. März d. Js. ab bei den Verbandverwaltungen käuflich zu haben. Bis dahin ertheilen die Verkehrsbureaus der obengenannten Direktionsbezirke nähere Auskunft.

Breslau, den 25. Februar 1885. (415)
Königliche Eisenbahn-Direktion
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Rumänisch-Galizisch-Danziger Verkehr via Granica. Ausgabe eines Nachtrages IV. Mit 15. März n. St. 1885 gelangt ein Nachtrag IV zum obgenannten Tarife vom 15. Dezember 1882 zur Einführung, welcher neue ermässigte Frachtsätze für Getreide etc. Sendungen von Galizischen Stationen nach Illowo und darüber für Ost- und Westpreussische Stationen enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen.

Wien, den 25. Februar 1885. (416)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
zugleich Namens der beth. Bahnen.

Südwestrussischer Verkehr. Aufhebung eines Tarifes. Der Special-Exporttarif für den Transport von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn nach Brody und Podwoloczyska vom 1/13. September a/n. Styls 1884 tritt mit 1/13. März a/n. Styls 1885 ausser Kraft.

Wien, den 25. Februar 1885. (417)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Mit 15. März 1885 tritt zwischen den Stationen der **K. K. Oesterr. Staatsbahnen** (Kaiser Franz-Josefbahn und Rakonic-Protiviner Staatsbahn) einerseits und den Stationen der **K. K. priv. Böhm. Westbahn** andererseits ein direkter Tarif für den Transport von Eil- und Frachtgütern in Wirksamkeit.

Derselbe enthält ausser den Frachtsätzen für Eil- und Frachtgüter auch noch einige Ausnahmetarife: für einige Artikel und gewisse Relationen u. z. für Eisen etc., Holz, Baumaterialien, Bier, Blei und Bleiglätte, Cement, Mineralwasser, Feldspath, Raffinadzucker, Mahlprodukte u. s. w.

Durch Einführung dieses Tarifes tritt der Tarif vom 1. Juni 1884 sammt den hierzu erschienenen Nachträgen (zwischen einigen Stationen der Kaiser Franz-Josefbahn und den Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn), sowie der Tarif vom 1. Juni 1884 (zwischen Stationen der K. K. priv. Böhm. Westbahn und Stationen der Rakonic-Protiviner Staatsbahn) ausser Kraft.

Exemplare dieses Tarifes können in den kommerziellen Büreaus der betheiligten Bahnen bezogen werden.

Wien und Prag, am 28. Februar 1885.
K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen.
Betriebsdirektion der K. K. priv. Böhm. Westbahn. (418)

VI. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Durch Beschluss der heute abgehaltenen Generalversammlung der Aktionäre der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft wurde die Superdividende pro 1884 auf 24 ℳ per Aktie festgesetzt, was mit dem Bemerken bekannt gegeben wird, dass dieselbe vom 2. März c. ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn dahier in den Vormittagsstunden zwischen 9 und 12 Uhr gegen Abgabe der Koupons pro II. Semester 1884 erhoben werden kann.

Zugleich wird mitgetheilt, dass die für einen weiteren Zeitraum von 15 Jahren angefertigten Dividende-Kouponbogen zu den Aktien bei dem obenbezeichneten Bankhause gegen Einreichung der Talons und Vorlage eines arithmetisch geordneten Aktienverzeichnisses vom 2. März c. ab und zwar ebenfalls in den Vormittagsstunden von 9 bis 12 Uhr in Empfang genommen werden können.

Nürnberg, am 25. Februar 1885. (419)
Das Direktorium
der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.
Münch.

VII. Generalversammlungen.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.
Kundmachung.

Die 30. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn findet Freitag, den 1. Mai 1885, um 10 Uhr Vormittags im Saale des Oesterreichischen Ingenieur- und Architektenvereines in Wien, I., Eschenbachgasse No. 9, statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1884.
2. Jahresbericht des Verwaltungsrathes.
3. Verwendung des Reinerträgnisses vom Jahre 1884.
4. Statutenänderung (§§ 32 al. 1 und 40 al. 1 der Gesellschaftsstatuten).
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen des Jahres 1885.
6. Ergänzung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche sich im Besitze von mindestens 40 Aktien befinden und das Stimmrecht ausüben wollen, haben in Gemässheit der §§ 22 und 26 der Statuten die besagte Anzahl Aktien längstens bis einschliesslich 2. April d. J. zu hinterlegen und erhalten dagegen nebst dem Erlagsscheine eine für die Generalversammlung giltige Legitimationskarte.

Der Erlag der Aktien kann geschehen: in Wien bei der Gesellschaftskasse, bei der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei S. M. v. Rothschild, in Lemberg bei der Filiale der K. K. priv. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe und bei der K. K. priv. Galiz. Aktien-Hypothekenbank, in Krakau bei der Galiz. Bank für Handel und Industrie, in Berlin bei S. Bleichröder, bei der Bank für Handel und Industrie, bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei Richter & Co., in Breslau bei dem Schlesischen Bankverein, in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt, in Hamburg bei L. Behrens & Söhne, in Frankfurt a/M. bei M. A. v. Rothschild & Söhne, in München bei Merck, Finck & Co., in Stuttgart bei der Württembergischen Bankanstalt vorm. Pflaum & Co., und zwar:

bei der Gesellschaftskasse in Wien mittelst zweifach, bei allen übrigen Erlagsstellen mittelst dreifach ausgefertigter, die Aktien in arithmetischer Ordnung enthaltender Konsignationen, welche bei den genannten Kassen und Agenturen unentgeltlich verabfolgt werden.

Wünscht ein Aktionär sein Stimmrecht durch einen anderen stimmberechtigten Aktionär auszuüben, so hat er die betreffende, auf den Namen des gewählten Vertreters lautende Vollmacht auf der Rückseite der Legitimationskarte auszustellen und eigenhändig zu unterschreiben.

Diejenigen P. T. Herren Aktionäre, welche hiernach in den Besitz von durch Vollmacht übertragenen Stimmen gelangen, haben die an sie übertragenen Legitimationskarten (Vollmachtsurkunden) spätestens einen Tag vor der Generalversammlung der Generaldirektion einzuhändigen.

Je 40 Aktien geben das Recht auf Eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mehr als 25 Stimmen im eigenen und in Vollmachtsnamen vertreten.

Wien, am 21. Februar 1885. (420
Der Verwaltungsrath.

VIII. Submissionen.

Folgende Oberbaumaterialien gelangen zur Ausverdingung:

1. circa 900 t Flussstahlschienen, Profil C,
2. „ 40 „ Flussstahllaschen zu Profil C,
3. „ 20 „ Laschenschrauben zu Profil A, B, C,
4. „ 35 „ schmiedeeiserne Hakennägel in 2 Längen,
5. „ 5 „ schmiedeeiserne Unterlagsplatten, ohne Ränder.

Die Lieferungsbedingungen werden getrennt nach 1—2 bezw. 3—5 gegen Erlegung einer Gebühr von im Ganzen 50 ₰ portofrei mitgetheilt. Erbietungen sind bis zum 15. März d. J. an die Unterzeichnete einzusenden.

Oldenburg, 1885 Februar 24. (421 B & W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1885 bis 1. April 1886 soll im Submissionsverfahren vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 7. März l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit

entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 21. Februar 1885. (422)

Grossherzogliche Direktion.

IX. Verkauf von Altmaterialien.

Am 9. März cr., Vormittags 10 Uhr findet in unserer Drucksachenverwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse 39, der Verkauf von circa 18 400 kg zur Vernichtung und von circa 19 800 kg zur freien Verwendung bestimmter Makulatur statt. Letztere besteht aus alten Registraturakten, Büchern, Formularen und sonstigen Papierabfällen.

Ankaufsofferten sind bis zum gedachten Zeitpunkte versiegelt und mit der Aufschrift „Offerte betreffend den Verkauf alter Akten etc." versehen an unser Generalbüreau hierselbst. Am Bahnhofe 23, portofrei einzusenden.

Die Bedingungen liegen in der Drucksachenverwaltung zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Einsendung von 30 ₰ bezogen werden. (423)

Erfurt, den 19. Februar 1885.

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von Carl Schleicher & Schüll in Düren (Rheinpreussen), betr. „Blausaures Eisen-Papier", bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 18. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. März 1885.

Die Selbstkosten des Eisenbahn-Transportes
und die Wasserstrassen-Frage in Frankreich, Preussen und Oesterreich.

Von Wilhelm von Nördling.*)

Unter dem obigen Titel verlässt soeben ein Werk die Presse, welches geeignet erscheint, gerade im jetzigen Augenblicke in einer der schwebenden grossen Tagesfragen dasjenige Licht zu verbreiten, dessen dieselben zu ihrer Klarstellung um so mehr bedarf, als es bei derselben um erhebliche Geldmittel sich handelt, deren Aufwendung durch den Staat in der Periode der grossen Finanzrevolution, in welcher wir zur Zeit uns befinden — eine Sache von weittragendster Bedeutung ist, und deren Behandlung, sowohl im Publikum als bei den massgebenden Faktoren und bei den gesetzgebenden Gewalten, wenn auch mit rühmlichem Eifer, doch weder allgemein mit derjenigen Sachkenntniss noch mit dem Ernste behandelt wird, welche eine so grossartige Massregel, wie die Schaffung eines umfassenden Kanalnetzes für Preussen es ist, — im wohlverstandenen Interesse des Verkehrs sie erfordert.

Mit der ihm eigenen Gründlichkeit behandelt der auf dem Felde der Transportindustrie, und namentlich der Eisenbahntechnik, in Fachkreisen längst rühmlichst bekannte Herr Verfasser in durchaus wissenschaftlicher und vorurtheilsfreier Weise die Frage: ob es unter den heutigen Verhältnissen anräthlich sei, den vorhandenen Verkehrswegen noch ein — selbstverständlich auf Kosten und Gefahr des Staates herzustellendes — System von Wasserstrassen, wenigstens in den Hauptrichtungen des grossen Verkehres hinzuzufügen? eine Frage, deren Erörterung „durch der Parteien Gunst und Hass entstellt" — bei Sachverständigen wie Laien der verschiedenartigsten Auffassung und abweichendsten Beantwortung begegnet.

Mag das negative Endergebniss der vorliegenden eingehenden und durch ein reiches thatsächliches Material unterstützten Untersuchung der Frage einem Theile der Interessenten vielleicht auch wenig behagen, denjenigen nämlich, welchen keine Massregel zu kühn und keine Summe zu hoch ist, um deren Ergreifung resp. Aufwendung durch den Staat nicht durchaus gerechtfertigt erscheinen zu lassen, sofern dieselbe dem Gemeinwesen nur möglicherweise einigen Nutzen gewähren kann — so werden andere Kreise und namentlich die Fachleute dem Verfasser es Dank wissen, dass er, von öffentlicher Thätigkeit längst zurückgetreten, rüstig fortarbeitend seine unfreiwillige Musse der Untersuchung einer der wichtigsten Tagesfragen widmete, in einer Arbeit, zu welcher er vermöge seines gründlichen Studiums und seiner früheren Stellungen so geeignet ist, als vielleicht kaum ein anderer!

In V Abschnitten und 27 Kapiteln behandelt der Verfasser auf 192 gr. 8° Seiten in klarer und conciser Weise nach Vorwort und Einleitung:

I. Die Selbstkosten des Eisenbahn-Gütertransportes (mit zum Theil neuen Auffassungen und Ermittelungen).
II. Die Französischen Wasserstrassen (mit grosser Vollständigkeit und beachtenswerthen historischen Angaben).
III. Die Preussischen Wasserstrassen, und
IV. Die Kanäle anderer Länder.

Der Abschnitt

V. ist den in mehr als einer Beziehung interessanten „Schlussbetrachtungen" gewidmet.

Ausser 3 Beilagen: Ausweis über Ab- und Zunahme des Verkehrs auf den einzelnen Wasserstrassen Frankreichs; die Französische Kanalordnung, und die Eisenbahntarifbildungs-Theorien, enthält das Buch am Schlusse ein alphabetisches Namen- und Sachregister, durch welches die Uebersicht über den reichen Inhalt des Buches, sehr erleichtert wird. Beigefügt sind dem Werke ausserdem 11 Blatt Karten und graphische Darstellungen, welche zur Orientirung auf dem durchwanderten Terrain wie zur Versinnlichung des Vorgetragenen wesentlich beitragen.

Auf den Inhalt der Schrift weiter einzugehen sind wir heute nicht in der Lage; vielleicht findet sich dazu später Gelegenheit und Veranlassung. E. Buresch.

*) Verlag von Alfred Hölder. Wien 1885. Preisangabe fehlt.

Denkschriften, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

(Fortsetzung aus No. 17.)

9. Neustadt a. D.-Meyenburg-Landesgrenze.

Die wirthschaftlichen Verhältnisse des Kreises Ostprignitz, welcher sowohl für den Betrieb der Landwirthschaft, als auch

für gewerbliche und industrielle Thätigkeit günstige Vorbedingungen aufzuweisen hat, haben sich bisher nicht in dem Umfange entwickeln können, in welchem dies bei dem Vorhandensein ausreichender Schienenverbindungen möglich gewesen wäre. Die Bemühungen der Interessenten um die Herstellung von Meliorationsbahnen in den noch nicht erschlossenen Gebietstheilen sind bisher nur insofern von Erfolg begleitet gewesen, als neuerdings durch die Ertheilung der Konzession für die Ausführung einer Fortsetzung der Wittenberge - Perleberger Privatbahn bis Wittstock ein den Kreis Ostprignitz in der Richtung von Westen nach Osten durchschneidender Schienenweg gewonnen wird.

Da jedoch diese Stichbahn nur für einen kleinen Theil des Kreises von Nutzen, für die besonders wichtigen Verkehrsbeziehungen der Kreiseingesessenen in der Richtung nach Berlin jedoch ohne wesentliche Bedeutung sein wird, so hatten die betheiligten Interessenten unter Mitwirkung der Lokalverbände den Bau und Betrieb einer den Kreis in der Richtung von Süden nach Norden in seiner grössten Ausdehnung durchziehenden Eisenbahn von Neustadt a. D. nach Meyenburg mit event. Fortsetzung bis zur Landesgrenze zum Anschluss an das Mecklenburgische Eisenbahnnetz bei Plau in Aussicht genommen. Die vorbereitenden Schritte waren bereits erfolgt, auch die Betheiligung der Berlin - Hamburger Eisenbahngesellschaft mit einem Kapital von 300 000 ℳ von der Generalversammlung der Aktionäre beschlossen, als die Verstaatlichung des Berlin-Hamburger Eisenbahnunternehmens erfolgte. Unter den veränderten Verhältnissen wird die Ausführung des Projekts zweckmässig durch den Staat zu erfolgen haben, wozu in dem vorliegenden Gesetzentwurf die Ermächtigung erbeten wird.

Die Gesammtlänge der Bahn beträgt etwa 65 km, wovon etwa 7 km auf den Kreis Ruppin (1 771 qkm, 77 000 Einwohner) und etwa 58 km auf den Kreis Ostprignitz (1 883 qkm, 67 000 Einwohner) entfallen.

Von der an der Berlin-Hamburger Eisenbahn gelegenen Station Neustadt a. D. abzweigend, berührt die Bahn die zum Kreise Ruppin gehörende Stadt Wusterhausen a. D. (3 300 Einwohner), tritt alsdann in den Kreis Ostprignitz, bringt die Stadt Kyritz (Kreisstadt mit 5 100 Einwohnern) zum Anschluss und schliesst bei Pritzwalk (6 000 Einwohner) an die im Bau begriffene Prignitzbahn (Perleberg - Wittstock) an, um in weiterer Fortsetzung über Meyenburg (1 600 Einwohner) bei der etwa 3 km von dieser Stadt entfernten Mecklenburgischen Landesgrenze den Anschluss an die bis dahin fortzuführende Güstrow-Plauer Eisenbahn zu finden.

Das zu erschliessende Verkehrsgebiet (etwa 1 030 km mit 45 000 Einwohnern) umfasst einen fast durchgängig fruchtbaren Landstrich, in welchem neben der Landwirthschaft mit deren gewerblichen Nebenbetrieben, wie Ziegeleien, Stärkefabriken etc. hauptsächlich Viehzucht und Viehmästung betrieben wird. Der Handel mit Vieh nach Hamburg und Berlin steht schon jetzt in hoher Blüthe. Die weitere Entwickelung desselben, sowie der Landwirthschaft überhaupt, wird durch die Herstellung der projektirten Bahn wesentlich begünstigt werden.

Auch für die gewerbliche und industrielle Thätigkeit des Ruppiner und Ostprignitzer Kreises, welche trotz der Ungunst der Transportbedingungen in verhältnissmässig zahlreichen Etablissements, als Webereien, Dampfholzschneidereien, Möbel-, Maschinen-, Tuch-, Ofenfabriken etc. betrieben wird, steht ein erneuter Aufschwung zu erwarten, sobald die Möglichkeit billigerer Heranschaffung von Betriebsmaterialien gegeben und der Absatz der Fabrikate erleichtert sein wird.

Als hauptsächlichste Transportartikel sind für die Ausfuhr: Getreide, Kartoffeln, Mastvieh, Ziegelfabrikate, Nutzhölzer, ferner Stärke, Mehl, Spiritus, Tuche, Glaswaaren, Brauereifabrikate, und für die Einfuhr: Kohlen, Kalk, künstliche Düngemittel und Futtersurrogate zu erwähnen.

Die Baukosten der Bahn sind ausschliesslich der von den Interessenten zu übernehmenden Grunderwerbskosten in Höhe von 260 000 ℳ auf 3 800 000 ℳ = 58 500 ℳ pro Kilometer veranschlagt.

10. Hannover-Visselhövede.

Der grossentheils fruchtbare und zum Theil auch gewerbreiche Landstrich zwischen den Eisenbahnlinien Wunstorf-Lehrte-Uelzen-Langwedel-Wunstorf, dessen Bewohner schon jetzt rege Verkehrsbeziehungen mit der Provinzialhauptstadt Hannover und den Nordseehäfen Bremen und Hamburg unterhalten, hat bisher nicht zu einer gedeihlichen Entwickelung gelangen können, weil es an einem direkten Anschluss an das grosse ihn umgebende Verkehrsnetz gefehlt hat.

Mit der Herstellung der oben bezeichneten Schienenverbindung soll den langjährigen Wünschen der Interessenten Rechnung getragen und dem immer dringender hervortretenden Verkehrsbedürfniss jener Gegend Befriedigung verschafft werden.

Von den verschiedenen in Vorschlag gebrachten Linien musste derjenigen der Vorzug gegeben werden, welche, von Hannover ausgehend auf dem rechten Leineufer dem Zuge der Hannover-Stader Chaussee im allgemeinen folgend, unter Berührung möglichst zahlreicher Ortschaften nach Walsrode und von dort aus nach Visselhövede führt, um daselbst den Anschluss an die Langwedel-Uelzener Eisenbahn und im weiteren Verlaufe bei Rotenburg an die Bremen-Hamburger Eisenbahn zu erreichen.

Für die Wahl des südlichen Anschlusspunktes der projektirten Meliorationsbahn an die Hauptbahn kam einerseits Hannover, andererseits Neustadt a/R. (Station der Bremen-Wunstorfer Eisenbahn) in Frage. Nach eingehenden Untersuchungen und Erwägungen hat sich die Staatsregierung trotz des grösseren Kostenaufwandes, welchen der Bau der Linie Hannover-Walsrode gegenüber der etwa 16,5 km kürzeren Linie Neustadt a/R.-Walsrode verursachen würde, für die Herstellung des direkten Anschlusses bei Hannover entscheiden zu müssen geglaubt, da diese Verbindung den wirthschaftlichen Interessen des hier in Betracht kommenden Theils der Provinz Hannover, dessen Verkehrsbeziehungen vorwiegend nach der Provinzialhauptstadt gerichtet sind, am meisten entspricht und auch für die Sicherung einer gedeihlichen Entwickelung der Bahn selbst am förderlichsten erscheint.

Was die Wahl des nördlichen Endpunktes der projektirten Bahn betrifft, so konnte es zweifelhaft erscheinen, ob der Anschluss an die Langwedel-Uelzener Bahn bei Visselhövede oder bei Soltau ins Auge zu fassen sein möchte. In den Kreisen der betheiligten Interessenten gehen die Ansichten selbst auseinander. Während die Stadt Walsrode, der gewerbliche Mittelpunkt des in Frage kommenden Landstrichs, eine möglichst direkte Verbindung nach Norden wünscht, um ihren Erzeugnissen günstige Absatzbedingungen zu schaffen, glauben Bewohner des oberen Böhmethales und insbesondere des Hauptortes und Amtsortes Fallingbostel, von einer Führung der Bahn längs des Böhmeflusses nach Soltau grössere Vortheile zu erwarten. Die letztere Linie würde allerdings ein verhältnissmässig dicht bevölkertes Gebiet erschliessen, während die Linie Walsrode-Visselhövede nur wenige Dörfer mit geringer Einwohnerzahl berührt. Demgegenüber fällt indess einerseits der Mehrkostenaufwand, welchen die Herstellung der um 8,4 km längeren Bahnverbindung nach Soltau verursachen würde, andererseits der Umweg ins Gewicht, welcher dem nach Norden und Nordwesten gerichteten Güterverkehr bei Benutzung der Strecke Walsrode-Soltau erwachsen würde. Mit Rücksicht hierauf ist der Linie Walsrode-Visselhövede der Vorzug gegeben worden, um durch Schaffung einer möglichst direkten Verbindung mit den nördlichen Bahnlinien den Verkehr mit den Seehäfen zu erleichtern und die hiervon erhofften Vortheile durch eine demnächstige weitere Fortsetzung der Bahn in nördlicher Richtung zum Anschluss an die Bremen-Hamburger Bahn in der Nähe von Rotenburg im vollständigen Umfange sichern zu können.

Da die technischen Ermittelungen wegen Herstellung der Verbindung mit Rotenburg noch nicht haben zum Abschluss gebracht werden können, ist zunächst nur die Ausführung der Theilstrecke Hannover-Visselhövede in Aussicht genommen, von den betheiligten Interessenten indess schon jetzt die Zusicherung der unentgeltlichen Hergabe des für die Reststrecke Visselhövede-Rotenburg erforderlichen Terrains verlangt worden, um demnächst alsbald auch dem Bau dieser Linie näher treten zu können.

Die Linie Hannover-Visselhövede bringt kleinere Gebiete der Landdrosteibezirke Hannover und Stade, sowie fast die ganze westliche Hälfte des Landdrosteibezirks Lüneburg zum Aufschluss. Das weitere Verkehrsgebiet der Bahn mit den zusammen rund 74 000 Einwohner zählenden Aemtern Hannover, Burgwedel, Ahlden, Fallingbostel und Rotenburg umfasst ungefähr 1 500 qkm.

Der hauptsächlich auf den Betrieb der Landwirthschaft angewiesene verhältnissmässig dicht bevölkerte Landstrich an der unteren Leine und Aller und zwischen der Aller und der Stadt Hannover erfreut sich grossentheils eines guten Bodens. Die Herstellung der projektirten Schienenverbindung wird nicht nur eine intensivere Bewirthschaftung des bereits unter dem Pfluge befindlichen Landes begünstigen, sondern auch durch Eröffnung billiger Bezugsquellen für künstliche Dungstoffe die Nutzbarmachung der noch vorhandenen Brachfelder ermöglichen.

Mit der Hebung der Landwirthschaft wird zugleich eine regere industrielle Thätigkeit angebahnt und die Gründung gewerblicher Anlagen gefördert werden. Besondere Vortheile können von der neuen Bahn für die gewerbreiche Stadt Walsrode (2 100 Einwohner) und deren wohlhabende Umgegend erwartet werden; die daselbst vorhandenen industriellen Anlagen, als: Dampf-, Mehl- und Sägemühle, Wassermühlen, Ziegeleien, Pulverfabriken, Tonnen-, Holzwaaren- und Lederfabrik, Brau- und Brennereien, werden neue Absatzgebiete gewinnen und auf die Befestigung ihrer schon jetzt bestehenden lebhaften Verkehrsbeziehungen mit den Seestädten Bremen und Hamburg rechnen können.

Von den Erzeugnissen der Landwirthschaft und der in geringerem Umfange betriebenen Forstwirthschaft kommen als hauptsächlichste Artikel des künftigen Bahnverkehrs: Getreide, Heu, Mehl, Kartoffeln, Honig, Wachs, Milch, Vieh in grossen Mengen, Torf und Holz — von den Produkten der Industrie: Pulver, Leder, Ziegelsteine und Holzfabrikate in Betracht. Der

Import wird ausser in Kohlen und den bei der verhältnissmässigen Wohlhabenheit der Bevölkerung nicht unbedeutenden Bedarfsartikeln des täglichen Lebens vorzugsweise in magerem Vieh, künstlichem Dünger, landwirthschaftlichen Geräthen, Maschinen und dergleichen bestehen.

Die Anlagekosten der ungefähr 73,1 km langen Bahn betragen, abzüglich der von den Interessenten in Höhe von etwa 440 000 ℳ zu tragenden Grunderwerbskosten 5 100 000 ℳ, mithin 69 800 ℳ pro Kilometer.

Nach den bisherigen überschläglichen Berechnungen werden die Baukosten der etwa 20,5 km langen weiteren Fortsetzung der Bahn bis Rotenburg abzüglich der auf etwa 80 000 ℳ anzunehmenden, gleichfalls den Interessenten zur Last fallenden Grunderwerbskosten, sich voraussichtlich auf 1 250 000 ℳ, mithin auf 60 000 ℳ pro Kilometer stellen.

11. Fulda-Gersfeld.

In dem längs der Eisenbahnlinie Bebra-Fulda-Elm belegenen Preussischen Theile des Rhöngebietes hat sich seit längerer Zeit ein Rückgang in den wirthschaftlichen Verhältnissen bemerkbar gemacht, der nicht nur in den erheblich verminderten Steuererträgnissen, sondern vornehmlich auch darin zu erkennen ist, dass ein grosser Theil der Bevölkerung seine Heimath theils dauernd aufgiebt, theils während der Sommermonate in belebteren Industriebezirken die Mittel zu seinem Unterhalt zu suchen genöthigt wird. Der Grund für diesen Rückgang ist nicht sowohl in den der Bodenkultur zum Theil allerdings sehr ungünstigen klimatischen Verhältnissen der Rhön, als vielmehr darin zu suchen, dass Mangels geeigneter Verkehrsmittel eine nutzbringende Verwerthung der Landesprodukte und erfolgreiche Gewerbthätigkeit unmöglich ist. In dem Bau der von Fulda nach Gersfeld projektirten Meliorationsbahn ist in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Provinzialbehörden eine zur dauernden Besserung der wirthschaftlichen Zustände des Rhöngebietes Preussischen Antheils besonders geeignetes Mittel erkannt worden.

Von der etwa 22,7 km langen Bahn werden voraussichtlich belegen sein:

a) etwa 7,5 km im Kreise Fulda (614 qkm, 48 000 Einwohner),
b) der Rest mit ungefähr 15,2 km im Kreise Gersfeld (358 qkm, 22 000 Einwohner).

Das Verkehrsgebiet der Bahn umfasst etwa 240 qkm mit rund 14 000 Einwohnern, darunter die Städte Fulda und Gersfeld mit 11 500 und 1 450 Einwohnern. Die Erwerbsthätigkeit der Rhönbewohner ist, abgesehen von dem Betrieb der vorhandenen Leinwebereien, Bleichereien und Holzschnitzereien, vorzugsweise auf die Viehzucht hingewiesen, für welche in den Hochwiesen der Rhön mit deren vorzüglichem Futterbestande die günstigsten Vorbedingungen vorhanden sind.

Der Boden in den Thalsohlen ist fruchtbar und lässt, namentlich im Kreise Fulda, einen intensiveren Betrieb der Landwirthschaft erwarten, sobald deren Erzeugnisse nach Herstellung der Bahnverbindung eine Erweiterung ihres Absatzgebietes erfahren werden. Die höher gelegenen Theile des zu erschliessenden Landtheiles erfordern, da dort ausser wenigem Samenkorn nur Kartoffeln und Hafer gedeihen, die Einfuhr erheblicher Mengen von Roggen, Weizen und Hülsenfrüchten.

Von den Waldungen der Rhön wird die Bahn im Kreise Gersfeld ein gut bestandenes Areal von über 8 000 ha, welches sich etwa je zur Hälfte im fiskalischen und im Privatbesitz befindet, dem Verkehr erschliessen und auch minderwerthiges Holz exportfähig machen.

In bergbaulicher Beziehung bietet die Rhön Basalt und blauen Thon, sowie stellenweise auch Erze, Braunkohlen, Sand- und Kalksteine, deren Ausbeute unter den ungünstigen Kommunikationsverhältnissen bisher nur in geringem Umfange möglich war.

Als Ausfuhrartikel werden der neuen Bahn, abgesehen von den Produkten der bereits vorhandenen gewerblichen und industriellen Anlagen als: Bierbrauereien, Brennereien, Gerbereien, Cigarrenfabriken, Mahl-, Schneide- und Oelmühlen vorwiegend die Erzeugnisse der Viehzucht, Wiesen- und Waldkultur sowie des Bergbaues zufliessen, während die Einfuhr vornehmlich aus Getreide, Hülsenfrüchten, Hopfen, Malz, Mehl, Kolonial- und Manufakturwaaren bestehen wird.

Die staatsseitig aufzuwendenden Baukosten der Bahn sind ausschliesslich der zu 140 000 ℳ veranschlagten, von den Interessenten aufzubringenden Grunderwerbskosten auf 1 280 000 ℳ mithin 56 400 ℳ pro Kilometer angenommen.

(Fortsetzung folgt)

Aus dem Deutschen Reich.

Betriebsergebnisse im Januar 1885.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte und im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Januar d. J. ergiebt für die 41 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 195,58 km, nachstehende Daten:

Seit 1. Januar 1885 werden die bisher für Rechnung des Baufonds betriebenen Preussischen Staatsbahnstrecken Durrgoy-Zobten (25,95 km), Strehlen-Nimptsch (22,86 km), Orzesche-Sohrau (11,30 km) und Kreuzburg-Tarnowitz (84,20 km) für Rechnung des Betriebsfonds betrieben. Von demselben Tage ab hat die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) Köln den Betrieb auf der bisher an die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn verpachtet gewesenen Dortmunder Verbindungsbahn (3,77 km) selbst übernommen. — Am 7. Januar ist die Sächsische Staatsbahnstrecke Mügeln-Oschatz (11,38 km) eröffnet worden.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Januar d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 28 Bahnen mit zusammen 29 850,36 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 1 345,22 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei einer Bahn mit 20 248,87 km unverändert, bei 25 Bahnen mit zusammen 7 307,69 km höher und bei 15 Bahnen mit zusammen 3 639,02 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 30 Bahnen mit zusammen 30 132,39 km höher und bei 11 Bahnen mit zusammen 1 063,19 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 28 Bahnen mit zusammen 27 855,06 km höher und bei 13 Bahnen mit zusammen 3 340,52 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Januar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 160 280 000 ℳ (54 915 000 ℳ Stammaktien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 60 770 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 643,20 km, so dass auf je 1 km 249 192 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Januar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 631 024 829 ℳ (313 769 650 ℳ Stammaktien, 70 914 100 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 246 341 079 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 326,85 km, so dass auf je 1 km 189 676 ℳ entfallen.

Die Gesetze, betreffend den weitern Erwerb von Privatbahnen für den Preussischen Staat.

Das Gesetz, betreffend den weitern Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat, ist, nachdem der in No. 8 S. 86 fg. von uns mitgetheilte Entwurf unverändert von beiden Häusern des Landtags angenommen wurde, unterm 23. Februar publizirt worden. An demselben Tage ist auch das Gesetz, betreffend den Erwerb des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens für den Staat verkündet worden. Letzteres Gesetz theilen wir nachstehend unter Fortlassung des Eingangs und Schlusses mit, da wir dessen Entwurf seiner Zeit nicht abgedruckt haben.

Gesetz, betreffend den Erwerb des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens für den Staat. Vom 23. Februar 1885.

§ 1. Die Staatsregierung wird unter Genehmigung des beigedruckten Vertrages vom 25/30. Juni 1884, betreffend den Uebergang des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens auf den Staat, zur käuflichen Uebernahme der genannten Eisenbahn nach Massgabe der vertraglichen Bestimmungen ermächtigt.

§ 2. Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Massgabe des im § 1 gedachten Vertrages den Umtausch von

a) 20 250 000 ℳ Stammaktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. konsolidirten Anleihe zum Betrage von . . . 10 125 000 ℳ
b) 20 250 000 ℳ Stamm-Prioritätsaktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft in Staatsschuldverschreibungen derselben Anleihe zum Betrage von . . . . 22 781 250 „

herbeizuführen und zu diesem Zweck Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. konsolidirten Anleihe zu dem Gesammtbetrage von . . . . 32 906 250 ℳ auszugeben.

§ 3. Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemässheit des im § 1 gedachten Vertrages die Mittel zur Deckung der den Stamm-Prioritätsaktionären der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft zu gewährenden baaren Zuzahlungen von 506 250 ℳ aus dem Reserve- bezw. Erneuerungsfonds der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft, sobald diese Fonds dem Staate zugefallen sein werden, zu entnehmen.

Im übrigen bleibt die Verwendung dieser Fonds der Verfügung durch besonderes Gesetz vorbehalten.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei dem Umtausch von Aktien in Staatsschuldverschreibungen, sofern die Anzahl der eingereichten Stücke den nach dem abgeschlossenen Vertrage für den Umtausch massgebenden Verhältnisszahlen nicht entspricht, die Ausgleichung des in Schuldverschreibungen nicht darstellbaren Ueberschussbetrages durch Baarzahlung zu bewirken, wobei der zu zahlende Betrag nach dem um 1 pCt. verminderten Kurse, welcher für Staatsschuldverschreibungen der 4 pCt. konsolidirten Anleihe vor dem Tage des Umtausches zuletzt an der Berliner Börse bezahlt worden ist, berechnet wird.

§ 4. Die Staatsregierung wird ermächtigt, an Stelle der noch nicht begebenen Prioritätsobligationen des Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnunternehmens, soweit sich die weitere Begebung als unthunlich oder nach dem Ermessen des Finanzministers als nachtheilig erweisen sollte, nach Massgabe des Bedürfnisses für die in dem Anleiheprivilegium bezeichneten Verwendungszwecke, Staatsschuldverschreibungen zu dem Betrage von 2 197 500 ℳ auszugeben.

§ 5. „Der Minister der öffentlichen Arbeiten und der Finanzminister werden ermächtigt, bei der Auflösung der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft unter Verwendung der im § 2 bewilligten Mittel den Kaufpreis für den Erwerb der Bahn zu zahlen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, die bisher begebenen und die etwa noch zu begebenden Anleihen dieser Gesellschaft, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Die hierzu erforderlichen Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§ 6. Ueber die Ausführung der im § 5 getroffenen Bestimmungen hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§ 7. Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuss, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§ 2, 4 5), bestimmt, soweit nicht durch den im § 1 angeführten Vertrag Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im übrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 zur Anwendung.

§ 8. Die Staatsregierung wird auf Grund des § 5 unter a des Gesetzes vom 24. Februar 1850, betreffend die Verwaltung des Staatsschuldenwesens und Bildung einer Staatsschuldenkommission, ermächtigt, die Verwaltung der Anleihekapitalien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft, soweit diese Anleihekapitalien vom Staate als Selbstschuldner übernommen sind bezw. übernommen werden, der Hauptverwaltung der Staatsschulden zu übertragen.

Die behufs der Amortisation eingelösten oder angekauften Obligationen werden nach Vorschrift des § 17 des bezeichneten Gesetzes vom 24. Februar 1850 vernichtet und die Geldbeträge öffentlich bekannt gemacht.

§ 9. Jede Verfügung der Staatsregierung über die im § 1 bezeichnete Eisenbahn durch Veräusserung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Alle dieser Vorschrift entgegen einseitig getroffenen Verfügungen sind rechtsungültig.

§ 10. Bis zu einer anderweiten gesetzlichen Regelung der Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen finden die bisherigen gesetzlichen Bestimmungen über die Verpflichtung der Eisenbahnen zur Zahlung von Gemeinde-, Kreis- und Provinzialsteuern auf die im § 1 bezeichnete Eisenbahn auch nach dem Uebergange derselben in das Eigenthum des Staates in gleicher Weise, wie bis zu diesem Zeitpunkte, Anwendung.

Sofern nach dem Uebergange in das Eigenthum des Staates die in diesem Gesetze bezeichnete Eisenbahn oder Theilstrecken derselben mit anderen dem Staate gehörigen oder für Rechnung des Staates betriebenen Bahnstrecken zu einem Eisenbahn-Direktionsbezirk vereinigt sind oder noch vereinigt werden, und infolge dessen für eine Station des neugebildeten Eisenbahn-Direktionsbezirkes sich eine Verminderung des steuerpflichtigen Reinertrages ergeben sollte, so ist der Besteuerung der Betrag des steuerpflichtigen Reineinkommens der betreffenden Stationen nach dem Durchschnitte der dem 1. April 1880 vorangegangenen drei Steuerjahre zu Grunde zu legen.

§ 11. Auf die Mitglieder der Pensions- und Unterstützungskasse für die Beamten der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn, sowie auf diejenigen Beamten, welche mit Rücksicht auf eine zu Gunsten ihrer Ehefrauen genommene anderweite Versicherung von der ihnen sonst obliegenden Verpflichtung zur Theilnahme an dieser Kasse entbunden sind, finden die Bestimmungen im ersten Absatz des § 23 des Gesetzes, betreffend die Fürsorge für die Wittwen und Waisen der unmittelbaren Staatsbeamten, vom 20. Mai 1882 sinngemässe Anwendung.

§ 12. Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Personalnachrichten.

Ernannt sind: der Regierungs- und Baurath Müller in Berlin zum Eisenbahn-Direktionsmitglied unter Verleihung der Stelle eines solchen bei der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin;

die Regierungsbaumeister Gantzer in Greiffenberg i/Schl. und Seeliger in Duisburg zu Eisenbahn-Bau- und Betriebinspektoren;

der Maschineningenier Kirsten in Stralsund und der Werkstättenvorsteher Schwahn in Tempelhof zu Eisenbahn-Maschineninspektoren.

Uebertragen ist: dem Eisenbahn-Maschineninspektor Kirsten die Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt in Stralsund und dem Eisenbahn-Maschineninspektor Schwahn die Stelle des Vorstehers der Hauptwerkstätte in Tempelhof.

Versetzt sind: die Regierungsräthe Hellweg, bisher in Köln, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg; Kost, bisher in Bromberg, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln; Dr. Meyer, bisher in Kassel, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln; Roepell, bisher in Köln, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau; Schmoeckel, bisher in Magdeburg, als Mitglied an die Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg, und Busch, bisher in Breslau, als Direktor an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Kassel (Direktionsbezirk Elberfeld), sowie der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mappes, bisher in Neustettin, nach Ostrowo zur Wahrnehmung der Geschäfte des Vorstehers der dortigen, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Posen-Kreutzburg) zu Posen unterstellten Bauinspektion.

Lehrter Bahnhof in Berlin.

Ueber das Schicksal des Lehrter Bahnhofes, bez. die Ausgestaltung des Bahnhofsystems im Norden Berlins wird der „Voss. Ztg.“ mitgetheilt, dass eine neue und allem Anscheine nach endgültige Entscheidung getroffen ist. „Der Lehrter Bahnhof bleibt als Bahnhof bestehen; er wird dergestalt erweitert, dass er nicht nur den Verkehr der Lehrter, Hamburger, Nord- und Stettiner Bahn aufnehmen kann, sondern auch für etwaige zukünftige Erweiterungen des nach Norden ausstrahlenden Bahnsystems ausreicht. Gleichzeitig erfolgt die Einrichtung des in der Anlage bereits vorgesehenen Fernbahnhofes der Stadtbahn an der Station „Lehrter Bahnhof“ und die Herstellung bequemer Verbindungen dieses letzteren mit dem vorgenannten grossen Centralbahnhofe. Es hat die bezeichnete Kombination aus inneren Gründen, zu denen wir hauptsächlich die bequeme Lage des Lehrter Bahnhofes und dessen Zusammenhang mit der Stadtbahn, sowie mit dem Packhofe zählen, so grosse Wahrscheinlichkeit für sich, dass wir keinen Zweifel an der Zuverlässigkeit vorliegender Mittheilung hegen. Für das Ausstellungsterrain geht also der Lehrter Bahnhof nun verloren. Die Erweiterung desselben erfolgt durch Herausrücken der Seitenwände, damit Raum gewonnen wird für noch mehrere Gleise. Entweder wird man zu diesem Zweck neben die gegenwärtige Halle Seitenhallen legen, die mittelst Durchbrechung der Wände mit der Haupthalle in Verbindung gesetzt werden, oder man überbaut das ganze alte Gebäude mit einem neuen grösseren und reisst dann das alte heraus. Der Betrieb dürfte jedenfalls nicht unterbrochen werden.“

Soviel ist nach unseren Informationen gewiss, dass nach ministerieller Entscheidung der Lehrter Bahnhof dem Bahndienst erhalten bleibt. Die von der „Voss. Ztg.“ erwähnten Erweiterungsbauten sind aber, soviel uns bekannt geworden, noch in dem Stadium der Vorarbeiten begriffen und steht definitive Entscheidung über dieselben noch bevor.

Die eisenbahnfachwissenschaftlichen Vorlesungen in Preussen, welche vom Minister der öffentlichen Arbeiten mit dem Herbst 1882 ins Leben gerufen sind, werden, wie das „Centralblatt der Bauverwaltung“ berichtet, in Zukunft insofern eine Aenderung erfahren, als die bisher in Bonn gehaltenen Vorträge nach Köln verlegt werden sollen. Zu dieser Veränderung hat die Rücksicht auf die bei den Königlichen Eisenbahndirektionen in Köln und Elberfeld und den von diesen ressortirenden Eisenbahn-Betriebsämtern beschäftigten Beamten Veranlassung gegeben, welchen der Besuch der Vorlesungen dadurch wesentlich erleichtert wird. Die „Nationalökonomie der Eisenbahnen“, sowie „der Betrieb der Eisenbahnen“ werden künftig im Sommerhalbjahr, „das Preussische Eisenbahnrecht“ im Winterhalbjahr zum Vortrag kommen. Im Sommer des gegenwärtigen Jahres werden jedoch die beiden erst-

genannten Vorlesungen nicht in Köln, sondern ausnahmsweise in Elberfeld gehalten werden. — In Berlin finden im bevorstehenden Sommerhalbjahr nur die Vorlesungen über die „Verwaltung der Preussischen Staatsbahnen" statt; die übrigen Vorlesungen werden im Winter gehalten. — In Breslau ist für sämmtliche eisenbahnfachwissenschaftliche Vorlesungen das Winterhalbjahr bestimmt.

Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif,
Theil I, (allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr vom 1. Februar 1883)

wird am 1. April d. J. erscheinen, enthaltend neben einer Abänderung der Zusatzbestimmung zu § 47, 3a des Betriebsreglements die nach den Beschlüssen der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnen vom 5. Dezember 1884 neu redigirten allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation. Die in den Nachträgen I—IV enthaltenen Aenderungen des Betriebsreglements und der Zusatzbestimmungen zu demselben sind in dem vorliegenden Nachtrag nochmals abgedruckt. Die wichtigsten Aenderungen sind folgende: 1. In dem Verzeichnisse „sperrige Güter" sind Ackergeräthe, Pappwaaren, Putzmacherwaaren, Rohr einschl. Stuhlrohr, Steingut und Töpferwaaren gestrichen. Die Positionen Hopfen, hölzerne leere Kisten, Papierabfälle haben eine veränderte Fassung erhalten.

Die wichtigsten der eintretenden Aenderungen sind nach dem „Amtsblatt der Königlichen Direktion zu Berlin" vom 25. Februar (No. 8), welches dieselben zum besseren Verständniss auch mit Erläuterungen versehen hat, folgende:

1. Die Tarifbestimmung (B I 4a), betr. explodirbare Gegenstände, hat im zweiten Alinea einen ergänzenden Zusatz erhalten, welcher bezweckt, die Erhebung der Gebühr für Schutzwagen ohne Rücksicht auf die Zahl der mit Sprengstoffen beladenen Wagen und ohne Unterschied, ob letztere von demselben Aufgeber an einen oder mehrere Adressaten an derselben Bestimmungsstation abgefertigt werden, auf den tarifmässigen Betrag für zwei Schutzwagen zu beschränken.
2. In dem Verzeichniss der sperrigen Güter (B I 4c) sind folgende im Nachtrage III enthaltene Positionen gestrichen:
   Ackergeräthe etc., Pappwaaren, Putzmacherwaaren, Steingut und Töpferwaaren, Rohr einschl. Stuhlrohr, Schilf etc.
   Die beiden letzteren Positionen sind bei No. 1 und 31 in anderweiter Fassung wieder aufgeführt. Infolge der Streichung der Positionen „Pappwaaren" und „Putzmacherwaaren" sind die Artikel „Büsten aus Pappe" und „Rüschen" nicht mehr als sperrig zu tarifiren. Die betreffenden Verfügungen sind damit aufgehoben. — Die Positionen „Hopfen, ungepresst", „Kisten, hölzerne" und „Papierspäne" haben eine anderweite Fassung erhalten, welche sich bei Hopfen darauf bezieht, dass derselbe als gepresst nur dann angesehen wird, wenn er in Ballen von cylindrischer oder runder Form von mindestens 100 kg Einzelgewicht oder in rechtwinkligen Ballen, in Kisten oder Metallcylindern verpackt zur Aufgabe gelangt; für den letzteren Artikel hat bei Aufgabe in Wagenladungen hinfort der Specialtarif II zur Anwendung zu kommen.
3. Gebrauchte Haardecken, welche zu Pulvertransporten etc. gedient haben, werden fortan als gebrauchte Emballagen (B I 4e) nach dem halben wirklichen Gewicht abgefertigt.
4. Für die Beförderung frischer Fische ist nachstehende Bestimmung aufgenommen: Frische Fische, lebende Fische in Kübeln und Fässern, sowie solche kleine Fluss- und Seethiere, welche für Aquarien bestimmt sind, Fischbrut, werden bei Aufgabe als Frachtgut zu den einfachen Frachtgutsätzen mit den zu diesem Zweck von der Verwaltung bestimmten Personenzügen oder mit Eilgüterzügen befördert. Bei Aufgabe als Eilgut findet die Beförderung mit den Kourier- und Schnellzügen statt, soweit nicht etwa die Benutzung dieser Züge aus Betriebsrücksichten von den Verwaltungen ausgeschlossen ist. Bei Inanspruchnahme dieser Frachtbegünstigung müssen lebende Fische in amtlich geaichten Gefässen verladen sein und es wird der durch den Aichstempel nachgewiesene Fassungsgehalt des Gefässes derart zur Frachtberechnung zu Grunde gelegt, dass für jedes angefangene Liter, gleichviel ob der betreffende Raum ausgenutzt ist oder nicht, 1 kg in Rechnung zu ziehen ist. Ausnahmsweise werden unter den gleichen Bedingungen jedoch auch Fische in ungeaichten Blechgefässen zum Transport unter Berechnung der Fracht nach dem wirklichen Bruttogewicht zugelassen, sofern das letztere für jedes Gefäss nicht mehr als 25 kg beträgt.
   Für Fische in Blechgefässen von einem Einzelgewicht von 25 kg kommen somit die Tarifbestimmungen B I 4g somit auch dann zur Anwendung, wenn die Gefässe nicht geaicht sind.
5. In das Verzeichniss der deckungsbedürftigen Güter sind neu aufgenommen:
   Heringe, Holzstoffpappe, Mineralwasser (auch künstliches in beliebiger Packung), Makulatur, Pflanzenleim (Schlichte), Stollmehl (Fleischmehl). Die Positionen „Papierspäne", „Porzellanerde" und „Soda" haben eine andere Fassung erhalten.
6. Unter den Gütern des Specialtarifs I sind neu aufgenommen die Artikel: Ammoniak-Alaun, Asphalt-Dachkitt, Pflanzenleim, Sauerkraut. Eine andere Fassung haben erhalten die Positionen: Alaun, Kokosnusstheile, Rohzucker.
   In den Specialtarif II sind versetzt die Artikel: Alphastoff, Makulatur, Papierspäne.
7. Die Position „Eisen und Stahl" des Specialtarifs I hat eine durchgreifende Aenderung erfahren. In dieselbe fallen nunmehr neben den gewöhnlichen Eisen- und Stahlwaaren und Maschinen aus Eisen und Stahl aller Art, auch die bisher in No. 1 des Verzeichnisses der sperrigen Güter aufgeführt gewesenen Ackergeräthe etc., ferner die bisher zu den Fahrzeugen gerechneten Lokomobilen, Dresch- und Säemaschinen. Auch eiserne Geldspinden gehören in in diese Position. Das am Schlusse der Güterklassifikation befindliche Verzeichniss der Eisen- und Stahlwaaren des Specialtarifs I enthält sonach nur eine geringe Anzahl der nach dem Specialtarif I abzufertigenden Artikel und wird voraussichtlich noch einer umfassenden Ergänzung unterzogen werden. Infolge der Aenderung der qu. Tarifposition haben die Bestimmungen über die Tarifirung von Fahrzeugen (B I 4 d 4 und 5) eine anderweite Fassung erhalten und sind die Positionen „Eiserne Dampfkessel etc." und „Maschinentheile" als überflüssig gestrichen worden.
8. In der neuen Position „Holz" des Specialtarifs I sind die wichtigsten der ausländischen Holzgattungen nunmehr namentlich aufgeführt. Nicht aufgeführte fremde Hölzer fallen gleichfalls in den Specialtarif I, wenn sie nicht den in Mitteleuropa zum betriebsgemässen Einschlage kommenden Sorten angehören. Hölzer von solchen Gattungen, welche in Mitteleuropa zum Einschlage kommen, z B. die Deutschen Eichen-, Buchen-, Kiefernarten, würden auch künftig, wenn sie aus überseeischen Ländern kommen, nach Specialtarif II zu tarifiren sein. In zweifelhaften Fällen ist diesseitige Entscheidung einzuholen.
9. Durch die anderweite Fassung der Position „Holz" des Specialtarifs II ist eine materielle Aenderung gegen den bisherigen Zustand, abgesehen von der Ausscheidung der in Unterposition 4 aufgeführten groben Holzwaaren, nicht eingetreten, da die seither nach Specialtarif II abzufertigenden Hölzer mit denjenigen übereinstimmen, welche in Mitteleuropa zum betriebsgemässen Einschlage kommen. Die in dieser Weise gekennzeichneten Holzarten umfassen im Wesentlichen solche Hölzer, die in Deutschland Gegenstand des betriebsgemässen Einschlages sind.
10. Von den neu in die Güterklassifikation aufgenommenen Holzwaaren gehören im allgemeinen die groben, einschliesslich der bisher in der Position „Holz, Europäisches" des Specialtarifs II unter No. 4 aufgeführten Artikel, in den Specialtarif II, alle übrigen mit Ausnahme der feineren Holzwaaren, wie Möbel, Fourniere etc., die in die allgemeinen Wagenladungsklassen fallen, in den Specialtarif I. Die Tarifirung der bei den sperrigen Gütern aufgeführten verschiedenen Holzwaaren nach Specialtarif III bleibt bestehen. Fassdauben und Fasstheile sind somit künftig als Holzwaaren nach Specialtarif II zu tarifiren.
11. Bei den Hölzern des Specialtarifs III ist neben einigen unwesentlichen Aenderungen in der Ueberschrift bezw. in der Unterposition 1 noch die neue Unterposition 7 hinzugetreten.
12. In den Specialtarif II sind ferner neu aufgenommen „Anthracenrückstände". Die Positionen „Klauen" und „Kleie" sind ergänzt worden.
13. In den Specialtarif III haben Aufnahme gefunden: Cedernholzspäne, Thonknöpfe, Rückstände von der Blutlaugenfabrikation (bei den Düngemitteln). Gestrichen, geändert, bezw. ergänzt sind die Positionen: Paraffinschmiere, Abfälle von Horn, Erde, Knochen-Kohlenabfall.
14. An Stelle der Position „Braunkohlentheeröle" des Specialtarifs III ist die Position „Mineralöle" getreten.
15. Soweit für einzelne der geänderten Positionen Ausnahmetarife bestehen, wird über die künftige Nomenklatur derselben in den einzelnen Tarifen Bestimmung getroffen werden.

Berlin-Eisenacher Schnellzug.

Mit Bezug auf die in No. 13 der Vereinszeitung vom 14. Februar cr. Seite 163 enthaltene Mittheilung, betreffend Herstellung einer neuen Zugverbindung zwischen Eisenach und Berlin, theilt uns die Königliche Direktion in Erfurt mit, dass der dortseits in Aussicht genommene Schnellzug mit I. bis III. Wagenklasse durchzuführen gedacht ist, und zwar nach folgendem, auch dem Bezirkseisenbahnrath seinerzeit mitgetheilten Fahrplan:

Abfahrt von Eisenach 5⁴⁰ früh (also nicht ½7 früh wie S. 163 angegeben war. Die Red.)

Ankunft Bitterfeld 9⁵⁰ Vorm.,

also zum Anschluss daselbst an den 12³⁰ Nachm. in Berlin eintreffenden Leipzig-Berliner Schnellzug; in entgegengesetzter Richtung mit Abfahrt von Bitterfeld 4⁵³ Nachm., also daselbst anschliessend an den 2³⁰ Nachm. von Berlin abfahrenden Berlin-Leipziger Schnellzug, Ankunft 9⁰ Abends (nicht 8 Uhr. Die Red.).

Preussische Staatsbahnen: Vorarbeiten.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von einem geeigneten Punkte der Linie Königszelt-Reichenbach durch das Weistritzthal mit eventueller Fortsetzung bis zu einem geeigneten Punkte der Strecke Dittersbach-Neurode beauftragt worden.

Wie man der „Ostsee-Ztg." berichtet, sollen die Vorarbeiten für die Verlängerung der Rügenbahn nach Sassnitz in nächster Zeit schon in Angriff genommen werden.

Entscheidung des Reichsgerichts in Sachen Rosenstock gegen Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn.

In der bekannten Prozesssache Rosenstock gegen die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn hat der Civilsenat des Reichsgerichts die vom Bankier Rosenstock eingelegte Revision nunmehr in der Hauptsache zurückgewiesen und lediglich in Bezug auf einen Theil der in den Vorinstanzen erwachsenen Kosten eine Abänderung des Urtheils beschlossen. Die Kosten der Revisionsinstanz fallen dem Revisionskläger zur Last. Der Beschluss der Generalversammlung betreffs des Kaufvertrages ist somit rechtskräftig geworden.

Krefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Dem ersten Jahresbericht der Gesellschaft entnehmen wir, dass die Gleislänge 19,5 km beträgt, darunter 2 km mit Pferdebahnbetrieb, und das Anlagekapital sich aus 1 000 000 ℳ. Aktien, 400 000 ℳ. Prioritätsobligationen und einer Hypothekenschuld von 60 000 ℳ. zusammensetzt. Eingenommen wurden in 1884 318 112 Mark und für Betriebsspesen 170 591 ℳ. (53,62 pCt.) aufgewandt, so dass ein Ueberschuss von 147 171 ℳ. verbleibt, der sich durch Zinseingänge auf 149 168 ℳ. erhöht. Davon wurde die Verzinsung der Hypothek und der Prioritäten, sowie Amortisation der letzteren mit 23 000 ℳ. bestritten und für Abschreibungen zurückgestellt 53 927 ℳ. (d. h. 3,77 pCt. des Anlagekapitals), so dass ein Reingewinn von 72 241 ℳ. verblieb. Derselbe ergiebt nach Dotirung des Reservefonds mit 7 224 ℳ. eine Dividende von 6 pCt. bei einem Gewinnvortrag von 3 517 ℳ.

Werra-Eisenbahn.

Zum 31. März d. J. ist eine ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre nach Sonneberg einberufen. In derselben soll über den Antrag der Verwaltung: den Bau und Betrieb der Zweigbahn Sonneberg-Lauscha für die Gesellschaft zu übernehmen und die dazu erforderlichen Mittel durch ein Prioritätsanlehen zu beschaffen, berathen werden.

Zahnradbahn Thale-Hexentanzplatz.

Ein vom Ingenieur Wackernagel aus Aschersleben bearbeitetes Projekt für diese Bahn ist von der Königlichen Regierung zu Magdeburg „aus allgemein wirthschaftlichen und forstwirthschaftlichen Rücksichten" abgelehnt worden.

Seit dem 13. Februar cr. lässt nun auch die Deutsche Lokal- und Strassenbahn-Gesellschaft zu Berlin durch ihre Ingenieure Vermessungen für eine ähnliche Bahn vornehmen.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung hat (wie der „Nat.-Ztg." berichtet wird) die Direktion der Bahn mit den Unternehmern v. Kintzel und Lamer einen Vertrag abgeschlossen, nach welchem diese den Betrieb der Bahn mit allen resultirenden Einnahmen und Ausgaben gegen eine 45 pCt. der Roheinnahme betragende Vergütung an die Eisenbahngesellschaft übernehmen. Der Vertrag läuft vorläufig bis zum Jahre 1895. Die Pächter sind verpflichtet, die Bahntrace und die Gebäude zu unterhalten. Auch die Haftpflicht ist Sache der Unternehmer.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Von der geschäftsführenden Direktion ist ein neues Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen herausgegeben worden. Durch dasselbe wird das im Juni 1883 ausgegebene Verzeichniss nebst Trägen 1 bis XIV aufgehoben und es ist dasselbe einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 789 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem neuen Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen (abgesandt am 18.—23. d. Mts.).

No. 837 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einladung zu der diesjährigen ordentlichen Generalversammlung des Vereins (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 968 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 23. d. Mts.).

No. 1051 vom 23. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 12. und 13. d. Mts. in Brüssel abgehaltenen Kommissions-Konferenz (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 1111 vom 25. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 26. d. Mts.).

Ludwigsbahn-Gesellschaft (Nürnberg-Fürth).

Die Betriebsresultate des Jahres 1884 stellen sich wie folgt:

Befördert sind von Nürnberg nach Fürth auf Tourbillets 170 059 Personen für 35 891 ℳ., auf Retourbillets 996 902 Personen für 164 232 ℳ., auf Abonnementskarten 51 080 Personen für 6 309 Mark, in Summa Einnahmen aus dem Personenverkehr 221 291 ℳ., aus dem Gepäcktransport 4 044 ℳ., aus dem Gütertransport (387 000 Ctr. Kohlen für das Gaswerk Nürnberg) 17 415 ℳ. Summa aller Einnahmen inkl. der sonstigen Einnahmen 253 888 ℳ., dazu Bestand der vorigen Rechnung 56 316 ℳ.

Ausgabe: 1. für Personal 78 336 ℳ., für Lokomotiven-, Wege- und Bahn-, Gebäude- und Bureaukosten 70 931 ℳ. Summa der übrigen Ausgaben 104 620 ℳ. Summa aller Ausgaben 253 888 ℳ. Davon entfallen 63 720 ℳ. auf die Dividendenzahlung, 13 000 ℳ. auf den Reservefonds, 10 085 ℳ. auf den Bahnerneuerungsfonds.

Der Ueberschuss beträgt 56 458 ℳ.

Am 25. Februar hat in Nürnberg die ordentliche Generalversammlung stattgefunden. Nach den Beschlüssen dieser Versammlung wird der vorhandene Ueberschuss von 56 458 ℳ. wie folgt verwendet: 42 480 ℳ. zur Vertheilung einer Superdividende von 24 ℳ. für jede Aktie nach vorgängig bezahlten 12 ℳ.; 13 978 Mark werden der Betriebsrechnung pro 1885 mit der Bestimmung überwiesen, dass hiervon ein Betrag bis zu 10 000 ℳ. zur Deckung der durch die am 7. Dezember d. J. stattfindende Feier des 50jährigen Jubiläums der Bahn entstehenden Kosten verwendet werde. Der Vermögensstand des Pensions- und Unterstützungsfonds beträgt jetzt 80 750 ℳ., der Vermögensstand des Bahnerneuerungsfonds 28 675 ℳ., der Vermögensstand des Reservefonds 42 902 ℳ., der Werth des Mobiliar- und Immobiliarvermögens beziffert sich auf 1 188 968 ℳ. Das Anlagekapital beträgt 177 000 fl. oder 303 428 ℳ.

Jubiläumsfeier.

Bezüglich der Feier des 50jährigen Jubiläums der Bahn theilt uns das Direktorium der Ludwigsbahn-Gesellschaft folgendes auf unsere Anfrage mit:

„Die Feier des 50jährigen Jubiläums der Bahn findet am Montag, den 7. Dezember d. J. statt.

Die beiden Verwaltungskörper sind von der Generalversammlung ermächtigt worden, bezüglich der Art und Weise dieser Feier sowie der Einladungen hierzu die geeigneten Beschlüsse zu fassen und auszuführen.

An sämmtliche Beamte und Bedienstete, Arbeiter und Pensionisten sollen — von den beiden Verwaltungskörpern s. Zt. noch festzusetzende — Festgaben in Geld verabreicht werden.

Zur Deckung der durch die Feier einschliesslich der Festgaben entstehenden Gesammtkosten ist seitens der Generalversammlung von dem auf 13 978 ℳ. sich beziffernden Betriebsüberschussrest pro 1884 ein Betrag bis zu 10 000 ℳ. bewilligt worden.

Die Brutto-Betriebseinnahme am Festtag soll unter die Armen in Nürnberg, Fürth und der betreffenden Landgemeinden des Königlichen Bezirksamts Nürnberg in der Art vertheilt werden, dass der durch den Verkehr zwischen Nürnberg und Fürth erzielt werdende Erlös den Magistraten der beiden genannten Städte je zur Hälfte und das Erträgniss aus dem Verkehr von und nach Muggenhof dem Königlichen Bezirksamt Nürnberg zu dem bezeichneten Zweck übergeben wird."

Gewiss eine würdige Feier eines 50jährigen Jubiläums.

Grand Central Belge.

Der „Voss. Ztg." wird aus Brüssel geschrieben: Das Ministerium hat dem Kammerausschuss mitgetheilt, dass dasselbe beabsichtigt, das Eisenbahnnetz des Grand Central Belge für den Staat zu erwerben und dass die Vorstudien bereits gemacht sind.

Der Gotthardbahn Erfolge und die Französischen wie Italienischen Interessen.

Der Französische Konsul A. Marteau, welcher s. Z. mit dem Studium der Gotthardbahn, sowie der Bauten, welche ihre Eröffnung zur Folge haben müsste, betraut worden war, hatte seinem Ministerium des Auswärtigen unter dem 5. Juli 1882 und 12. August 1883 zwei, seither in Fachblättern vielfach besprochene Berichte eingereicht, in welchen er gegenüber der Gotthard- und Mont-Cenislinie eine kürzere und ökonomischere Route warm befürwortete und als solche die Simplon-Durchtunnelung empfahl. Im Vorjahre mit einer neuen Ermittelung beauftragt, hat Herr Marteau einen neuen Bericht erstattet, welcher im „Moniteur

officiel du Commerce" vom 11. Dezember pr. u. ff. veröffentlicht wurde. Seine Auslassungen, welche in erster Linie in Italien Beachtung fanden und mehrfach besprochen wurden, sind auch für Deutschland von Interesse, weshalb wir im Verfolg einer anderweitigen Aeusserung aus Zürich (No. 66 pro 1884, S. 865/866. D. Red) einige Bruchstücke daraus wiedergeben.

Schon in seinen beiden ersten Berichten hatte der Verfasser seine Meinung dahin ausgedrückt, dass die Eröffnung der Gotthardbahn für Deutschland einen wesentlichen Aufschwung des Handels im Export nach Italien und über die Häfen des Mittelmeeres zur Folge haben müsse, gleichzeitig aber auch die Furcht ausgesprochen, dass der vermehrte direkte Austausch zwischen Deutschland und Italien sich nur zum Nachtheil Frankreichs und unter Verkürzung seines Handels vollziehen werde, und im zweiten Bericht machte er bereits auf eine fühlbare Abnahme des Französischen Exportes nach Italien im Gegensatz zu einer wesentlichen Zunahme der Ausfuhr Deutschlands nach der Halbinsel aufmerksam. Diese Abnahme steigerte sich bis Ende 1883 noch mehr und der Verfasser stellt folgende Zahlen einander gegenüber: In 1881 (dem Jahre vor der Eröffnung der Gotthardbahn) exportirte Frankreich nach Italien überhaupt für 359,6 Millionen Francs Waaren, in speciellem Verkehr für 210,2 Millionen; in 1883 aber nur für 287,6 resp. 176,6 Millionen, also für 72 resp. 33,6 Millionen Francs weniger. Dagegen exportirte Deutschland nach der Halbinsel in 1881 für 66,5 und in 1883 für 113,9 Millionen Francs, d. h. binnen 2 Jahren um 47,4 Millionen Francs mehr, und diese 2 Jahre bildeten erst den Anfang des Betriebes der Gotthardbahn. Als vollgültigstes Zeugniss wären die Register der Schweizer Zollbehörden anzusehen, welche den Eingang Deutscher Waaren über die Schweizer Grenze wie deren Transit und Wiederausgang nach den Nachbarländern: Frankreich, Italien, Oesterreich genau angeben. Nach diesen hatte Deutschland im ganzen bis dahin rund 100 000 t Waaren in die Schweiz eingeführt, genauer gesagt: in 1880 zusammen 101 742 t und in 1881 106 680 t. Hiervon gingen in 1880 4 719 t und in 1881 6 293 t direkt nach Italien, wohin Transporte zu Lande mit Ausnahme der Durchfuhr durch den Kanton Tessin und einige Thäler Graubündtens nahezu unmöglich waren. Der Rest des Transitgutes ging über die Grenzen Frankreichs und Oesterreichs. Am 1. Juni 1882 wurde die Gotthardlinie dem Verkehr übergeben und unverzüglich stieg die Einfuhr in die Schweiz auf 165 603 t, die Ausfuhr nach Italien auf 64 180 t; in 1883 waren es 298 240 t (rund 197 000 t mehr als 1881) an Einfuhr in die Schweiz und an Ausfuhr über Chiasso und Pino 184 360 t.

Die Ziffern des Deutsch-Schweizerischen Transits für Italien geben demnach folgendes Bild:

	1880	1881	1882	1883
Einfuhr aus Deutschland	101 742	101 680	165 603	298 241 t
Ausfuhr über die Italienische Grenze .	4 719	6 293	64 182	184 360 „

so dass also der Verbrauch in der Schweiz selbst resp. der Wiederausgang über anderweitige Grenzen etwa auf demselben Punkte mit einer nur geringen Zunahme verblieb.

Während derselben Zeit stellte sich der Transits aus Frankreich nach der Schweiz wie folgt:

1880 65 873 t, 1881 44 765 t, 1882 41 095 t und 1883 35 407 t,

d. h. er erlitt eine Verminderung um 30 000 t, so dass also nicht behauptet werden kann, die Eröffnung der Gotthardbahn hätte für Frankreich Nutzen gebracht, weder für den Handel noch für die Industrie. Oesterreich dagegen hat nicht besonders zu der enorm gesteigerten Einfuhr in Italien via Schweiz beigetragen, denn es führte 1880 27 160 t Transitgut in die Schweiz ein und in 1883 auch nur 30 182 t, auch ist die Gotthardbahn nicht der Transitweg Oesterreichs und Italiens. Es bleibt somit nur übrig, den Löwenantheil am Transit nach Italien dem Deutschen Ursprung zuzuschreiben.

Die Art der transitirenden Waaren anlangend, haben sich folgende statistische Daten ergeben:

	1883 Einfuhr aus Deutschland in die Schweiz	1883 Wiederausfuhr nach Italien
Roheisen	58 484 t	58 162 t
Schmiede- und Walzeisen . . .	6 544 „	6 291 „
Eisenbleche	4 253 „	4 248 „
Grobe Eisen- und Stahlwaaren	2 481 „	2 402 „
Eiserne Rohre	461 „	386 „
Maschinen und Maschinentheile	12 188 „	10 443 „
Zusammen	84 411 t	81 933 t

Demnächst wurden 62 895 t Steinkohlen ein- und 48 977 t nach Italien wieder ausgeführt; der Rest der Einfuhr bestand in fertigen Fabrikaten, wie Erzeugnissen der Textilindustrie aller Art, in Holz-, Metall- und Lederarbeiten, in Töpferwaaren, Majolika- und Glaswaaren, sowie auch in Waggons und Fahrzeugen für Eisenbahnen in beträchtlicher Anzahl.

Allerdings kann man einwenden, dass in dieser Zahl von rund 184 000 t auch derjenige Theil Englischer und Belgischer Produkte mitenthalten ist, welcher mittelst der Elsass-Lothringischen Bahnen nach Italien gelangt, sowie auch manches Tausend Tonnen Französischer Waaren über die nämliche Route; doch wenn auch für diese Waaren insgesammt eine Summe von 40 bis 50 Tausend Tonnen in Abzug gebracht würde, so bliebe für den Handel aus Deutschland immer noch der erkleckliche Betrag von 130 000 t übrig.

Allerdings wäre auch andererseits wieder zu bemerken, dass 8 400 t von Produkten der Metallurgie direkt nach dem Hafen Genua bestimmt sind, um endgültig nach Hafenorten des Mittelmeeres verschifft zu werden (wobei Herr Marteau Genua als den für Deutschland geeignetsten Transitpunkt ansieht. D. Red). Trotzdem würde der Verkehr immer noch bedeutender erscheinen als der ganze Import via Modane, welcher bisher im ganzen 140 000 t noch nicht überschritt und zwar für das gesammte Transitgut, gleichviel ob Französischen, Belgischen, Englischen oder Schweizer Ursprunges, sofern die bezeichneten Länder sich der Mont-Cenislinie bedienten. Dieser Transit, welcher in 1881 136 000 t betrug, sank in 1882 auf 112 000 t und hat sich in 1883 erst wieder auf 138 000 t, Dank den von der Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft bewilligten Tarifermässigungen, erhöht.

In ähnlicher Weise wurde der Italienisch-Schweizerische Transit durch Französisches Gebiet via Modane resp. die Mont-Cenislinie betroffen, theilweise allerdings infolge Aufhörens des internationalen Italienisch-Französisch-Schweizerischen Tarifes. Die betreffenden Ziffern sind folgende:

	1881	1882	1883
Transit von Italien nach der Schweiz	17 186	10 205	3 030 t
Transit von der Schweiz nach Italien	30 574	20 232	10 162 „
Summa	47 760	30 437	13 192 t

d. h. binnen 3 Jahren eine Abnahme um 30 000 t Waaren.

Deutschland steuerte zum Bau der Gotthardbahn 35 Millionen bei, Italien 50 Millionen, und zwar wurde dies beträchtliche Opfer mit Rücksicht darauf gebracht, dass Italien von dem neuen Verkehrswege eine leichte Ausbreitung seiner Erzeugnisse auf dem ausgedehnten Deutschen Markte finden werde.

Inwieweit Italien jedoch seine Hoffnungen bisher hat in Erfüllung gehen sehen können, ist ebenfalls aus den Schweizer Zollausweisen ersichtlich. Vor Eröffnung der Gotthardlinie war die Einfuhr Italienischer Waaren in die Schweiz behufs Transits nach den Nachbarländern Deutschland und Frankreich fast gleich Null, denn 1880 hatte er sich auf 5 117 t und 1881 auf 6 966 t erhoben. Im Eröffnungsjahr 1882 führte Italien in die Schweiz 31 000 t Transitgut ein und in 1883 51 437 t.

Es stände somit der Deutschen Einfuhr ad 184 000 t die Ziffer von 51 000 t rund gegenüber; auch letztere Transporte sind nicht ausschliesslich Italienischen Ursprunges. Denn aus der Durchsicht der Verkehrsziffern des Hafens Genua geht hervor, dass dieser Hafen zum direkten Transport via Chiasso und Pino-Gotthardlinie 33 176 t ausländischer Waaren erhielt. Werden nun die darin enthaltenen für Deutschland bestimmten Sendungen auf 10 bis 15 Tausend Tonnen veranschlagt, so reduzirten sich die Waaren Italienischer Herkunft auf 35 bis höchstens 40 Tausend Tonnen, gegenüber 130 000 t rund Deutscher Einfuhr in Italien. Während ein anderer Sachverständiger, der Oekonomist Luzzati, ein solches Missverhältniss zwischen Italiens Aufwand und Vortheilen schon bei den Vorläufern der Gotthardlinie, der Brenner- und Mont-Cenisbahn, vorausgesehen haben will und behauptet, dass Venedig und Genua von beiden Linien keinen Vortheil gehabt hätten, macht Herr Marteau dieses bezüglich der Mont-Cenisbahn aus den Zollausweisen doch ersichtlich; denn der Italienische Export über diese Linie nach Frankreich belief sich auf rund mehr als 400 Millionen Francs, während der Import aus Frankreich 200 Millionen nicht überstieg. Ebenso will er in den Angaben des Jahresberichts für die Gotthardlinie eine Bestätigung seiner vorbezeichneten Ziffern sehen und führt daraus folgende Zahlen an:

Für das Betriebsjahr 1883 ist eine Totaleinnahme von 11 586 797 Frcs. (= einer kilometrischen Einnahme von 43 559 Francs) erreicht worden, wie im voraus veranschlagt. Die Einnahme aus dem Personenverkehr betrug für 1 056 000 Reisende 4 434 770 Frcs. und die aus dem Frachtgut für 454 621 t 5 337 541 Francs (die Ziffern des Voranschlages betrugen rund 12 Millionen Francs und 490 000 t Gut); da die Betriebskosten 5 219 342 Frcs. betrugen, so erreichten sie nahezu die Hälfte (genauer 49,94 pCt.) der Einnahme.

Dieser Jahresbericht giebt als „Empfang von Deutschen Bahnen, mit der Bestimmung für Italien" 102 018 t an, jedoch hält Herr Marteau dies nur für direkten Transit, da nach seiner Ansicht von den über 100 000 t Waaren aus den Direktionsbezirken Köln und Elberfeld unterwegs doch nur ein Theil bliebe, ein Theil jedoch durch die Thäler von Uri und Tessin nach Italien hinüberginge, so dass die obige Zahl von 130 000 mit Leichtigkeit wieder zu berechnen wäre. Ebenso sind in umgekehrter Richtung 23 499 t Waaren Italienischen Ursprungs als

direkter Transit angegeben, während bei dem via Pino und Chiasso transportirten Waarenquantum doch die Umexpedition eines bedeutenden Theiles für Deutschland anzunehmen bleibt, so dass auch hier der obenberechnete Transit sich wieder herausstellt. Ueberdem würden die beiden Ziffern des Deutschen und Italienischen Tauschexportes ad 102 000 und 23 499 t dem obenangegebenen Verhältniss ebenfalls entsprechen.

Bei einer Uebertragung vorgenannter Waarenquantitäten in Werthsummen stieg der Werth des Deutschen Exportes nach Italien binnen zweier Jahre (1881/83) von 66½ Millionen Frcs. auf 114 Millionen, während im gleichen Zeitraum der Italienische Exportwerth (für Deutschland) von 67 985 000 Frcs. auf 88 550 000 Frcs., also nur um 20 000 000 stieg. Dabei ist indessen zu bemerken, dass in letztgenannten 88 000 000 13 793 000 Frcs. für Rohbaumwolle nichtitalienischen Ursprunges und in dem Deutschen Exportwerth 16½ Millionen für Rohseide aus den Crefeld-Elberfelder Manufakturen stecken. Demnach muss Deutschland aus Italien nicht alles dasjenige bezogen haben, welches letzteres ihm zu liefern gehofft hatte, sondern hat im Gegentheil Italien mit seinen Erzeugnissen überschwemmt; aus dem schleunigen Verkehr resultirt aber auch ein Festliegen Italienischer gleichartiger Erzeugnisse sowie ein Herabdrücken der Preise zum Nachtheil der inländischen Industrie sowie die Unzufriedenheit der Italienischen Geschäftsleute.

Nach den Veröffentlichungen des Finanzministers wurden von Deutschland aus in Italien eingeführt (Werth in Tausenden von Francs angegeben):

Bezeichnung der Waaren	1881	1883	in 1883 mehr
Getränke, Spiritus, Oele	1 510	2 258	758
Kolonialwaaren, Droguen, Tabak	8 749	8 769	26
Chemische und Theerprodukte	2 363	5 356	2 993
Farben und Färbereistoffe	3 437	4 683	1 246
Hanf, Flachs, Jute	1 753	2 022	262
Rohe und bearbeitete Baumwolle	5 800	6 477	667
Wolle, Haare und Borsten, roh und bearbeitet	9 708	10 363	662
Seide	2 544	3 665	1 121
Holz und Stroh	1 510	993	—
Papier, Pappe, Bücher	1 194	1 968	774
Häute, roh und bearbeitet, Lederarbeiten	3 838	5 740	1 902
Mineralien, rohe und bearbeitete Metalle	11 015	38 789	27 774
Steine, Erden, Töpferwaaren, Majolika und Porzellan, Glas- und Krystallwaaren	2 188	4 820	2 632
Getreide, Mehl, Mühlenfabrikate	1 960	3 997	2 037
Thiere, Produkte und Häute von Thieren	2 405	3 634	1 173
Verschiedene Waaren	6 459	10 380	3 921
Summa	66 497	113 910	

Es weisst somit jede Art von Waaren, mit Ausnahme der unwesentlichen des bearbeiteten Holzes und Strohes, eine Zunahme auf, am meisten die Rubrik der Mineralien und Metalle, (bei denen das Transportquantum bis auf rund 84 000 t stieg). Von diesem Resultat scheinen die Deutschen jedoch noch nicht befriedigt zu sein und betrachten es nur als einen Anfang.

Demnächst beklagt der Verfasser sich weitläufig über die Massregeln, welche in verschiedener Hinsicht ergriffen wurden, um in Italien nach Möglichkeit die Englische und Französische Konkurrenz aus dem Felde zu schlagen, und citirt im Eingange dieser Klagen die Aeusserungen der Frankfurter Handelskammer über das erste Betriebsjahr der Gotthardbahn. Dieselbe sagt nämlich, dass „die Personenbeförderung den Erwartungen entsprochen habe, dagegen die Güterbeförderung noch mehreres zu wünschen übrig lasse, infolge Höhe der Tarife;" zugleich macht sie auch die Bemerkung, dass der Betrieb auf den Bahnen Norditaliens nicht auf richtiger Höhe sei, da Transporte für Mailand wegen unzureichenden Wagenparkes nicht zur Beförderung übernommen worden seien. In Betreff letzteren Punktes äussert der Verfasser, dass die Menge des plötzlich von Deutschland nach Italien geworfenen Gutes eine so aussergewöhnlich grosse gewesen sei, dass sie die Italiener überrascht habe, und alsdann fährt er in seinen Klagen über die verschiedensten Gegenstände fort. Diese sind:

a) der Umstand, dass namentlich die Preussischen Staatsbahnen bei den Schweizer Bahnen sich lebhaft für eine Ermässigung des Tarifes für den Transit zu Gunsten des Verkehrs mit Italien verwandten und nach mehrfachem Widerstande seitens der Schweizer Central- und Nordostbahn auch durchsetzten, so dass, wie der Verfasser sich ausdrückt, „gegenwärtig die Waaren von Deutschen Stationen über 200 km von der Schweizer Grenze zu den Sätzen der Preussischen Tarife bis zum unmittelbaren Uebergang nach Italien laufen." Diesen ermässigten Tarifen schreibt der Verfasser „ein bedeutendes Moment für die Uebertragung und Ausbreitung der Choleraepidemie" zu;

b) für Kohlen besteht ein besonderer ermässigter Tarif, indem die Schweizer Bahnen je 1 Centesimo pro Kilometer, die Deutschen Bahnen je 2 pro Kilometer nachgelassen haben, jedoch unter der Bedingung der gleichzeitigen Absendung von mindestens 100 t;

c) die gegen früher sehr ermässigten Tarife für Metalle und deren Produkte, sowie für Glas- und diverse andere Waaren;

d) dass der Einfluss der Deutschen auf die Verwaltung der Gotthardbahn überwiegt, namentlich seit Geh. Rath Bleichröder zu Berlin in den Verwaltungsrath gewählt wurde, und dass selbstredend dieser überwiegende Deutsche Einfluss zu Gunsten der Deutschen Industrie aufgeboten werde;

e) dass der Jahresbericht sich über die Italienischen Bahnen beschwert, insofern als letztere mehrfach die Mont-Cenislinie gegenüber dem Gotthardpass bevorzugten, und dass der Bericht ausdrücklich sagt, „die Gesellschaft bestrebe sich, einen Theil des Frachtgutverkehres zwischen Paris und Italien, welcher z. Z. noch über andere Routen laufe, auf die Gotthardlinie hinüberzuziehen und zu diesem Zweck Verhandlungen mit der Französischen Ostbahn angeknüpft habe";

f) den grössten Schmerz bereitet aber dem Verfasser die Etablirung des Kaiserlichen Verkehrsinspektors Trommer in Mailand, „weil er im Verein mit dem bereits dort vorhandenen Belgischen Agenten sein möglichstes thun werde, um der Konkurrenz Frankreichs die Spitze zu bieten."

Der Herr Verfasser beschliesst seinen Bericht mit dem Vorschlage, dass dem für Frankreichs Handel so unheilvollen Deutschen Einfluss in Italien gegenüber nur zwei Dinge die Möglichkeit böten, diesen Einfluss einigermassen wieder aufzuheben; das eine wäre, die Paris-Lyon-Mittelmeergesellschaft derart für die vorliegenden Verhältnisse zu interessiren, dass sie durchweg einen ganz bedeutenden Tarifnachlass für die gesammten Güter gewährte, welche im internationalen Verkehr zwischen Frankreich und Italien zum Austausch gelangten, das andere aber eine wesentliche Abkürzung der Linie über den Mont-Cenis, d. h. das langjährige Lieblingsprojekt des Herrn Konsul Marteau, die Vollendung der Simplonlinie. St.

Das Sahara-Meer.

Ueber das Unternehmen, einen Afrikanischen Binnensee herzustellen, wird der „A. Z." aus Paris, 26. Febr., berichtet: „Eine Anzahl Französischer Ingenieure, worunter sich Kommandant Landas und M. Baronnet befinden, haben sich nach Tunis begeben, um weitere Vermessungen vorzunehmen. Kommandant Landas ist Professor der Topographie an der Schule von St. Cyr und M. Baronnet war dem Oberst Roudaire bei der Vornahme der vorläufigen Vermessungen behilflich. Man wird sich erinnern, dass im Frühjahr von 1883 Herr de Lesseps einen Ausflug von der Bai von Gabes den Wed Mellah entlang nach den Schotts machte und vollkommen überzeugt zurückkehrte, dass es thunlich sei, den Kanal von der Mündung des Flusses Mellah nach den grossen Sumpfseen des südlichen Tunis anzulegen. Die Expedition, welche jetzt nach Tunis abgegangen ist, macht an Ort und Stelle weitere Studien zu dem Zwecke, erstens einen Hafen in der Bai von Gabes an der Mündung des Wed Mellah zu bauen, zweitens das Terrain längs der Route des projektirten Kanals behufs Anlegung artesischer Brunnen zu prüfen und drittens die Gegend für eine Eisenbahn zu vermessen, deren Bau künftighin räthlich sein dürfte. Die Kommission hat sich bereits installirt und ihre Arbeiten begonnen."

Da hiernach das Projekt, ein „Sahara-Meer" herzustellen, in eine neue Phase getreten ist, scheint es uns angezeigt, über dessen Entwickelung die folgenden uns kürzlich zugegangenen, die vorstehende Zeitungsnotiz erläuternden Ausführungen mitzutheilen.

Die Idee, die Wüste Sahara in ein Binnenmeer zu verwandeln und die umliegenden unter der Gluth des Wüstensands schmachtenden Gebiete so einer produktiven Kultur zu erschliessen, stammt von dem am 15. Januar d. J. in Paris verstorbenen Französischen Kommandanten (Obersten) Roudaire.

Der Gedanke basirt offenbar auf der früher allgemein, durch oberflächliche Messungen zumeist Englischer Geographen veranlassten Annahme, dass das Centrum der Sahara eine ausgedehnte Bodensenkung, das Becken eines ausgetrockneten Meeres bilde, in das ohne besondere Schwierigkeiten die Fluthen des Oceans neuerdings eingeleitet werden könnten, während nach den neueren Untersuchungen die Wüste Sahara vielmehr zum grössten Theile ihrer Ausdehnung über den Spiegel des Atlantischen und speziell des Mittelmeeres sich erhebt.

Nur das bis in die Nähe der Küstenstadt Gabes in Tunis sich hinziehende Gebiet der Schotts, welche muldenförmige, sämmtliche Gewässer der umliegenden Hochebene aufnehmende Einsenkungen und während der Regenzeit förmliche Salzseen

bilden, liegt stellenweise selbst bis zu 25 m unter dem Spiegel des Mittelmeeres.

Dieses Gebiet der Schotts, südlich vom Aurisgebirge, südöstlich von der Stadt Biskra in Algier, dem „Paris der Sahara“, und nordöstlich von Temassini war es nun, welches Roudaire für die Anlage eines Binnenmeeres ins Auge fasste und mit seltener, bewunderungswürdiger Ausdauer bei angestrengter zehnjähriger Thätigkeit durchforscht hat. In einer vor 3 Jahren erschienenen, mit zahlreichen Nivellements, Höhen- und geologischen Profilen ausgestatteten sehr werthvollen Karte im Massstabe von 1 : 400 000 brachte er dasselbe zur allgemeinen Anschauung.

Nachdem die ursprünglich gedachte Wiederherstellung des Binnenmeeres durch Verbindung des Mittelmeeres mit der Sahara mittelst eines die Landenge von Gabes durchschneidenden Kanals der grösseren Höhenlage der Wüste wegen, und auch die projektirte Hebung des Wassers aus dem Mittelmeere auf die Höhe von Gabes mittelst zweier zu 550 pferdekräftiger Maschinen sich als undurchführbar erwiesen hatte, projektirte Roudaire die Anlage eines Kanals am Nordende des Schott Djerid (5 000 qkm), welcher die vor dem Schott Rharsa (1 300 qkm) lagernde „Schwelle von Kriz“, sowie jene von Aslaudz, zwischen Schott Rharsa und dem Schott Melghir (6 900 qkm) durchbrechen, das Mittelmeer mit dem Schott Melghir verbinden und ein die Schotts Rharsa und Melghir umfassendes 8 200 qkm weites Binnenmeer füllen soll.

In eben dem Masse, als sich die Gegner des Roudaire’schen Projektes mehrten und sich die Heftigkeit ihrer Angriffe steigerte, wuchs das Interesse v. Lesseps, des Kosmopoliten in der Welt der Ingenieure, an demselben, und begann dieser mit der ihm eigenen Energie Roudaire’s Sache zu vertreten.

Von einem Stabe seiner tüchtigsten Ingenieure umgeben, unternahm er im Jahre 1883 an Ort und Stelle an der Hand der Roudaire’schen Karte, diese durch die Resultate eigener Messungen und Aufnahmen ergänzend, genaue Rekognoszirungen, die ihn mit der vollen Ueberzeugung heimkehren liessen, dass das vielbezweifelte und angefeindete Projekt des „Sahara-Meeres“ nicht nur vom technischen Standpunkte ohne besondere Schwierigkeiten ausführbar sei, sondern auch die gegen dasselbe geltend gemachten erheblichen Bedenken politischer, finanzieller, meteorologischer und sanitärer Natur (siehe Jahrg. 1883 No. 53 S. 745 der Vereinszeitung) unbegründet seien.

Was die meteorologischen und sanitären Bedenken anlangt, welche gegen Roudaire’s Projekt geltend gemacht werden, so gehen dieselben bekanntlich im wesentlichen dahin, dass die Sahara als grosser Wärmestrahler, Feuchtigkeitsaufsauger, Tornado- und Seuchenbrecher für Europa nicht zu entbehren sei. Dem wird von den Verfechtern des Roudaire’schen Projektes entgegengehalten, dass es sich ja nur darum handele, eine Fläche von ca. $^1/_{80}$ der Oberfläche des Mittelmeeres unter Wasser zu setzen und sei bei dieser verhältnissmässig kleinen Oberfläche des zu schaffenden neuen Wasserbecken eine so weitgehende Einflussnahme auf Klima und Produktion der Europäischen Staaten nicht zu befürchten, wie solches selbst ein Gegner des Projektes, der als wissenschaftliche Autorität anerkannte Geograph und Klimatolog M. Dupouchel in einem Artikel der „Revue de deux Mondes“ bestreitet.

Von dieser Seite wird dagegen ein anderer, gewiss wesentlicher Faktor in Berücksichtigung gezogen, die Verdunstung.

M. Dupouchel hat die Verdunstung mit 1,643 cbm pro Sekunde angenommen und diese Annahme der Berechnung der zur konstanten Füllung des Beckens erforderlichen Wassermenge sowie der Dimensionirung des Kanalprofils zu Grunde gelegt. Es ergab sich für letzteres eine Breite von 50 m und eine Wassertiefe von 11 m. Ja, M. Dupouchel hat auf Grund der Annahme obiger Verdunstung sogar die Zeit berechnet, innerhalb welcher dieses, vom Lande umschlossene, mit Seewasser immer wieder gefüllte Becken in Folge der Verdunstung zu einem veritablen Salzblock werden müsste, ohne auch nur während einer kurzen Zeit seines Bestandes die dürre Umgebung mit häufigeren Niederschlägen erfrischt zu haben, weil — wie Dupouchel behauptet — der erzeugte Wasserdunst durch die herrschenden Winde, gewöhnlich durch die aufsteigende Aequatorialströmung, weggeführt werden würde; eine Erscheinung, welche der ganzen klimatischen Zone, innerhalb welcher dieses Binnenmeer zu liegen käme und auch das Rothe Meer, der Aral- und Balkaschsee sich befinden, eigen ist und durch die Thatsache bestätigt wird, dass das Rothe Meer längs seinen Küsten keinen Regenfall hervorbringt.

M. Dupouchel’s Angaben stehen die genauen Untersuchungen von Savally gegenüber, welche derselbe in der Zeit vom April bis September an den erst bei Erbauung des Suezkanals gefüllten, bis dahin ganz trockenen Bitterseen gemacht hat, welche unter derselben geographischen Breite liegen und ganz ähnliche Grössen- und Tiefenverhältnisse, sowie gleiche Durchschnitts-Jahrestemperatur (21° C.) haben, wie die in Betracht kommenden Schotts, so dass die dort gewonnenen Resultate, ohne wesentliche Fehler befürchten zu müssen, auf das künftige Binnenmeer angewendet werden können.

Nach denselben betrug die durchschnittliche Verdunstungshöhe 3,5 mm pro Tag und ergäbe sonach von dem 8 200 qkm grossen Binnenmeer 28 Millionen Cubikmeter Wasserdunst, welche, von den herrschenden Südwinden nach Norden getrieben, über den Schneegebirgen des Atlas und Auris kondensirt und als labender, erfrischender, segensreicher Regen zwischen Schott Melghir und den Aurisgebirgen niederfallen würden. Mit Zugrundelegung der durchschnittlichen Verdunstungshöhe von 3,5 mm pro Tag, somit 1,28 m im Jahre, wovon aber 0,27 m als beobachtete durchschnittliche jährliche Regenwasserhöhe in der Gegend der Schotts und weiter nochmal mindestens 0,27 m für die von den Quellen und Flüssen kommende Wassermenge abzuziehen sind, resultirt eine jährliche Senkung des Wasserspiegels im Becken infolge Verdunstung um nur 74 cm. Daraus berechnet sich das durch den Kanal dem Becken zuzuführende Ersatzwasserquantum auf 187 cbm pro Sekunde oder 6 Milliarden Cubikmeter pro Jahr, wozu ein Kanalprofil von 20 m Sohlenbreite, 11 m Wassertiefe mit anderthalbfacher Böschung bei einem Gefälle von 11 mm pro 1 km erforderlich wäre. Mit Rücksicht auf die mit 10 Jahren angenommene Füllungszeit des Binnenmeeres hat aber Roudaire eine Sohlenbreite von 30 m, bei 14 m Wassertiefe gleicher Böschung und einem Gefälle von 35 mm pro 1 km projektirt, so dass ein solcher Kanal 704 cbm Wasser pro Sekunde zuzuführen im Stande ist. Die Länge des Kanals beträgt rot. 200 km, wovon auf die Strecke von Gabes bis zum Schott Rharsa 180 km, und von da bis zum Schott Melghir 20 km entfallen. Das Ausbub-Material ist mit 560 Millionen Kubikmeter berechnet, wovon 260 Millionen Kubikmeter mit 80 Bagger von einer täglichen Durchschnittsleistung von 2 500 cbm in circa 4⅓ Jahren und die restlichen 300 Millionen Kubikmeter mit Hilfe des strömenden Wassers in ca. 2⅓ Jahren bewältigt werden sollen.

Als ein anderes Bedenken wird gegen das Projekt geltend gemacht, dass eine successive aber gewisse Versumpfung der Gegend und infolge dessen eine Verschlechterung der Produktions- und sanitären Verhältnisse eintreten werde. Auch Bedenken politischer Natur sind gegen das Roudaire’sche Projekt aufgeworfen und Frankreich wurde die Berechtigung entschieden abgesprochen, diese Frage ausschliesslich zu der seinigen zu machen, weil einerseits das in Betracht kommende Gebiet nicht ausschliesslich Französisches und der Schutz und Schirm anderweitiger Territorialrechte in diesem Falle Aufgabe und Pflicht mehrerer Europäischer Staaten sein und bleiben müsse, und die Möglichkeit nachtheiliger Klimaveränderungen für die Europäischen Staaten jedenfalls nicht ausgeschlossen sei. Daraus resultire aber die völkerrechtlich begründete Forderung, das Projekt durch eine internationale Kommission an Ort und Stelle prüfen zu lassen. Auch werden die in Aussicht gestellten Vortheile in politischer und kommerzieller Beziehung bestritten, weil die etwa nach dem Süden des Landes nothwendig werdenden Expeditionen durch die Ein- und Ausschiffung der Truppen und ihres Trains nur verzögert würden, während eine von Biskra nach Temassini statt des Kanals herzustellende Eisenbahn eine ungleich grössere Leistungsfähigkeit und überdies weitere strategische Vortheile zu gewährleisten vermöchte. Endlich wird auch noch der Befürchtung Raum gegeben, dass durch die Anlage des Kanals und Binnenmeeres mit den nomadisirenden Einwohnern dieses Landstriches Konflikte wegen Einschränkung der Weideplätze und deren erschwerter Zugänglichkeit heraufbeschworen werden könnten.

All’ dem gegenüber hielt Roudaire unentwegt an der Ueberzeugung fest, dass seine Voraussetzungen die richtigen seien und sich durch die Verwirklichung seines Projektes als solche erweisen würden. Er hat diese Genugthuung nicht erlebt.

Seine Anhänger erhoffen mit Zuversicht die Durchführung seines Werkes. Sie machen auch geltend, dass aus den Kalkfelsen der Landenge von Gabes reichlich gutes Material für die grossen Bauten des am Eingange des Kanals projektirten Hafens mit einer Rhederei gewonnen werden könne und dass das Erträgniss der Fischerei in dem Becken (der 2 600 qkm grosse Mensalchsee in Unterägypten wirft vom Fischereibetrieb einen jährlichen Pacht von 2 Millionen Francs ab) und die Schiffahrtsabgaben eine entsprechende Verzinsung des mit 160 Millionen Francs veranschlagten Anlagekapitals ergeben werden.

Die Hauptbedeutung des Unternehmens wird aber in der Fruchtbarmachung dieses Wüstengebietes und den aus dieser sich ergebenden nationalökonomischen Konsequenzen gipfeln.

Ernst Edelmann.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLIII.

Während des ersten Drittheiles des Februar pflegt der ganze nördliche Theil des Amerikanischen Festlandes von einem grimmigen „blizzard“ heimgesucht zu werden. Ich erklärte dieses Wort bereits früher als intensive Kälte nebst grossem Sturme. Im Nordwesten, z. B. in Winnipeg (Englisch), dann im nördlichen Theile von Minnesota, Wisconsin etc. sinkt das Quecksilber in

solchen Fällen meist unter — 40° F., was ebenfalls genau — 40° C. ist. Hier in Newyork hatten wir vorige Woche — 6° F. = $21^1/_9$° C. oder — $16^8/_9$° R.; selbst in Texas machte sich die kalte Welle sehr bemerklich. Im Westen und Nordwesten fielen ungeheure Schneemassen, weshalb der Eisenbahnverkehr theilweise ganz eingestellt werden musste — selbst Personenzüge blieben auf der Strecke liegen, bei einem „blizzard" doppelt unangenehm, ja gefährlich.

Der Long-Island Sund ist in der Nähe seiner Einschnürung, welche in den Eastriver mündet, zugefroren und das Eis soll so dick sein, dass es nur die stärksten Sunddampfer zu durchbrechen vermögen. An einigen Stellen soll man sogar „sicher" von Ufer zu Ufer gehen können — wegen der starken Ebbe- und Fluthströmung jedenfalls immerhin ein wagehalsiges Unternehmen.

Die auf Staten-Island so gut wie in Europa vorhandenen „ältesten Leute" versichern, seit 1845 habe man auf ihrer Insel keine solche Kälte erlebt, wie in voriger Woche (10., 11. Februar). Nach Staten-Island fahren die Ferryboote jetzt wegen des Eises in der Bay statt 30 Minuten etwa eine Stunde.

In Europa kommen derartige kalte Wellen von Osten und Nordosten, hier von Westen und Nordwesten. Doch merkwürdiger Weise kommen auch hier fast alle Gewitter aus derselben Gegend. Vorigen Sommer plätscherte ich am Strande von Coney Island während eines Gewitters, welches draussen auf dem Meere wüthete, im Ocean herum und nur ein tüchtiger Guss nebst einigen Blitzen machte sich später auf dem Ufer bemerklich, in Newyork hatte es gar nicht geregnet, erst ein anderes Gewitter zog über die Stadt. Ich entsinne mich während der vier Sommer, welche ich hier verlebte, kein weiteres Gewitter im Osten von Newyork im Entwickelungsstadium und noch weniger heranziehend gesehen zu haben. In meteorologischen Büchern fand ich dieses Umstandes noch keiner Erwähnung gethan. Jedenfalls hängen die Landgewitter der Ostseite Nordamerikas nicht mit der Feuchtigkeit atlantischer Luft zusammen.

Nachdem die strengste Kälte nachgelassen hatte, wandelte ich wieder einmal über die Brooklyn-Bridge, um zu sehen, wie weit die elektrische Eisenbahn gediehen sei. Ausser einem Haufen Schienen (vermuthlich für die dritte Schiene), welcher auf der Newyorker Seite lag, erblickte ich nichts, musste daher per Kabelbahn zurückfahren, denn trotz des billigen Passagegeldes von $^1/_5$ Cent fühlte ich kein Bedürfniss, Billet No. 2 des für 5 Cents gekauften Packetes von 25 Stück zu benutzen. Ich lege es der geehrten Redaktion hiermit vor.

Auf einer Sektion der Newyork-Newhaven and Hartford Railroad hat man Vorrichtungen angebracht, um von den Stationen mit den auf der Strecke fahrenden Zügen, sowie umgekehrt, telegraphisch korrespondiren zu können. Gestern oder vorgestern (am 14. oder 13. Februar) hat man die Versuche begonnen; der Erfolg war, wie die Blätter berichten, nur theilweise ein günstiger; vom Zuge aus erhielten die Stationen wohl Signale, doch auf dem Zuge verstand man nichts. Ein Abendblatt bemerkt, der Unternehmer habe vergessen gehabt, das geeignete Wetter mitzubringen. Es war nämlich leichter Schneefall, welcher bekanntlich sonst recht harmlos für Isolation ist.

Desgleichen wurde auf der West-Shore Railroad am Hudsonriver beim Stormking auf einer Strecke von 11 Englischen Meilen eines von den Signalsystemen, deren ich gelegentlich der Besprechung der elektrischen Ausstellung in Philadelphia Erwähnung that, probeweise eingeführt. Es ist jenes, in welchem Luftdruck und Elektrizität gleichzeitig wirken. Bis jetzt sollen keine Unfälle „verursacht" worden sein (kein Witz von mir), sondern in den wenigen Fällen, wo es versagte, erschienen bis auf einen Fall stets die Gefahrsignale; dadurch wurden nur unbedeutende Aufenthalte verursacht. In einem Falle standen vor und bei einer offenen Zugbrücke Gefahrsignale, der Lokomotivführer fuhr jedoch rücksichtslos darauf los und in den Fluss hinein — never mind, es ist seine Sache.

Nächsten Monat findet die Einführung des neuen Präsidenten statt. Die Bahnen legen Exkursionstrains nach Washington ein und haben ausserdem grosse Massen von Milizen zu befördern; diese kommen aus allen Richtungen an, um den Festzug zu veranstalten. Ich sah mehrere Regimenter vor vier Jahren zurückkehren, als Garfield eingeführt worden war — ein jeder Mann trug eine prächtige wollene Decke ausser dem übrigen Gepäck. Ob man solche mit ins Feld nimmt, weiss ich nicht, in Eisenbahnwaggons können sie nur hinderlich sein, denn eine Person hat in Amerikanischen allgemeinen Waggons bedeutend weniger Raum für sich oder ihr Handgepäck, wie in Europa in Waggons 2. Klasse. Hat man nicht eine der zweisitzigen Bänke für sich allein, so sitzt man ungeheuer beengt, bei längeren Fahrten wird es fast unerträglich.

Präjudizien.

Enteignung.

v. O. Aus den Entscheidungsgründen: „Es ist der Ansicht beizutreten, dass das durch die Enteignung entstehende Rechtsverhältniss weder als ein rein privatrechtliches aufzufassen ist, noch als ein vollständig dem öffentlichen Recht angehörendes zu betrachten sei, sondern dass die Berechtigung zur Expropriation und die Verpflichtung, dieselbe sich gefallen zu lassen, auf dem öffentlichen Rechte beruhe, dass aber die Wirkungen der Ausübung des Expropriationsrechtes, der Uebergang des Eigenthums auf den Exproprianten und die Verpflichtung desselben zur Leistung voller Entschädigung an den Expropriaten dem Privatrechte angehören. Diese Verpflichtung insbesondere ist aber eine Folge eines im öffentlichen Rechte begründeten Aktes des Staates, hat aber einen durchaus normalen privatrechtlich-obligatorischen Charakter. Sie beruht auf einem quasikontraktlichen Verhältnisse und ist gerichtet auf Erstattung des vollen Werthes des enteigneten Grundstücks. Auch bei dieser Auffassung handelt es sich aber in dem gerichtlichen Verfahren, in welchem die in dem voraufgegangenen Verwaltungsverfahren ermittelte und festgesetzte Entschädigung von dem Exproprianten oder dem Expropriaten als zu niedrig bezl. zu hoch bemessen angefochten wird, nicht um die Geltendmachung und Festsetzung eines Schadenersatzanspruches, sondern um die Ermittelung und den Ersatz des Werthes des enteigneten Grundstücks unter Berücksichtigung der nach dem betreffenden Expropriationsgesetze für die Ermittelung dieses Werthes aufgestellten Grundsätze". (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 2. Dezember 1884, in S. Barge wider Berlin-Hamburger Eisenbahn; Rep. 21/84.)

---

v. O. **Verjährung aus dem Reichshaftpflichtgesetz.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die im § 8 des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 vorgeschriebene zweijährige Verjährung nimmt nach den ausdrücklichen Worten des Gesetzes mit dem Tage des Unfalls ihren Anfang. Wie auch bei der Berathung des Gesetzes ausgesprochen ist, hat damit gerade der Annahme, dass sie erst später beginne, etwa mit der Entstehung der Entschädigungsforderung oder mit der Kenntniss des Beschädigten entgegengetreten werden sollen. Ihr Beginn war daher auch nicht, wie Kläger meint, von dem Eintritt der nachtheiligen Folgen des fraglichen Unfalles abhängig, welche übrigens schon in dem von ihm erlittenen Leistenbruche und nicht erst in seiner Dienstentlassung zu finden sein würde. Der Berufungsrichter erörtert daher mit Recht nur noch die Frage, ob nicht die im Jahre 1873 begonnene Verjährung der Klageforderung durch Anerkenntniss des Beklagten unterbrochen sei. Wenngleich nun das Haftpflichtgesetz einer möglichen Unterbrechung der Verjährung nicht erwähnt, so schliesst es doch ebensowenig die Anwendung der darüber bestehenden anderweitigen Gesetzesbestimmungen auf die von ihm angeordnete zweijährige Verjährung aus." (Erk. des V. Civilsen. des Reichsgerichts vom 29. November 1884. R. wider Fiskus. Rep. 147/84.)

Strafrecht.

v. O. **Gefährdung eines Eisenbahntransportes aus § 316 Al. 2 R.-Str.-G.-B.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die auf die Verletzung des § 316 Abs. 2 R.-Str.-G-B. gestützte Revision ist nicht begründet. Nach den Feststellungen des angefochtenen Urtheils wurde am 22. Juni 1884 auf dem Bahnhofe in M. um 10 Uhr 50 Minuten Vormittags der Schnellzug Basel-Strassburg No. 5 in dem ersten Gleise abgelassen. Auf diesem Gleise befand sich zu dieser Zeit der um 10 Uhr 34 Minuten eingetroffene Personenzug No. 202, aus welchem ein neuer Zug (205) gebildet und welcher über die Weiche 30 in das Gleise XII gebracht werden sollte. Die beiden letzten Wagen dieses Zuges, welche die Weiche 30 noch nicht überschritten hatten, wurden von der Maschine des Schnellzuges erfasst und entgleisten, während von dem Schnellzuge nur die Maschine und der Packwagen beschädigt wurden. Der Angeklagte hatte, als dieser Zusammenstoss erfolgte, als Stationsassistent den äusseren Dienst; von ihm war der Schnellzug No. 5 abgelassen worden; auch hatte er das mit dem Zuge 202 vorgenommene Rangirmanöver angeordnet. Als der Zug 5 abgelassen wurde, fand weder das Wegesignal auf freier Fahrt für denselben, noch waren für ihn die Weichen gestellt. Die Strafkammer hat es zwar nicht als erwiesen erachtet, dass der Angeklagte, wie ihm zur Last gelegt worden war, dem Centralweichensteller das Zeichen für die Abfahrt des Zuges 5 nicht gegeben und die mit dem Rangiren des Zuges 202 beauftragten Personen nicht angewiesen habe, auf dem Gleise XIII die Ausfahrt des Zuges 5 abzuwarten. Aber sie hat dessenungeachtet angenommen, derselbe habe den Unfall durch fahrlässige Nichtbeachtung der in der Instruktion für Stationsvor-

steher und Assistenten enthaltenen Dienstvorschriften herbeigeführt. In dieser Beziehung wird in den Urtheilsgründen ausgeführt, es sei erwiesen, dass das Wegesignal des Centralapparates schon damals, als der Angeklagte von der Spitze des Zuges 13 aus bemerkt haben wolle, es sei gezogen, in Wirklichkeit nicht gezogen gewesen sei, der Angeklagte habe also jedenfalls nicht genau zugesehen, ausserdem hätte sich derselbe nach den für ihn bestehenden Dienstvorschriften nicht auf die Beobachtung des Wegesignals beschränken dürfen, sondern sich vergewissern müssen, dass das Gleis I frei sei, was er unterlassen habe, und sei auch verpflichtet gewesen, sich zu überzeugen, ob die von ihm bezüglich des Rangirens gegebene Anweisung befolgt worden sei, wozu er Gelegenheit gehabt habe. Ferner wird bemerkt, wenn der Angeklagte in einer von diesen verschiedenen Richtungen seine Dienstvorschriften befolgt hätte, der Unfall unzweifelhaft verhütet worden sein würde. Auf Grund dieser als erwiesen erachteten Thatsachen hat die Strafkammer festgestellt, dass der Angeklagte durch Vernachlässigung der ihm als Eisenbahnbeamten obliegenden Pflichten einen Eisenbahntransport in Gefahr gesetzt habe. Durch diese Feststellung wird der Thatbestand des im § 316 Abs. 2 vorgesehenen Vergehens erschöpft. Auch ist nicht ersichtlich, dass derselben ein Rechtsirrthum zu Grunde liegt. Die in der Revisionsbegründung enthaltenen Ausführungen, der Angeklagte habe die Verpflichtungen, welche ihm nach Annahme der Strafkammer obgelegen hätten, in Wirklichkeit nicht gehabt, scheitern an den thatsächlichen, der Nachprüfung des Revisionsgerichts entzogenen Feststellungen des angefochtenen Urtheils. Die Instruktion für die Stationsvorsteher und Assistenten, welche die Strafkammer nach der Meinung des Angeklagten missverstanden hat, enthält, wie das Reichsgericht schon öfters ausgesprochen hat, nicht Rechtsnormen, sondern hat für den Strafrichter nur die Bedeutung eines Beweismittels bezüglich der erlassenen Dienstanweisungen. (Vgl. Erkenntniss vom 17. Dezember 1879, Entsch. Bd. I S. 125.) Eine irrthümliche Auslegung dieser Instruktion würde, auch wenn eine solche erwiesen wäre, nicht als Gesetzesverletzung anzusehen sein. Auch die Rüge, es sei die angefochtene Entscheidung nicht hinreichend mit Gründen versehen, ist grundlos. Die Urtheilsgründe genügen den im § 266 Abs. 1 R.-Str.-Proz.-Ordn. enthaltenen Vorschriften, insbesondere sind die Pflichten, welche dem Angeklagten oblagen, und von ihm vernachlässigt wurden, mit hinreichender Deutlichkeit bezeichnet. Eine genauere Bestimmung des Orts, an welchem sich der Unfall ereignete und der Entfernung desselben vom Bahnhofe war nicht erforderlich. Die Feststellung, der Angeklagte habe sich überzeugen müssen, ob das Gleis frei sei, und es würde der Zusammenstoss nicht erfolgt sein, wenn er dieser Verpflichtung nachgekommen wäre, genügt auch in dieser Beziehung." (Erk. des I. Strafsen. des Reichsgerichts vom 20. Dezember 1884, Rep. 2931/84, Puchelt und Duy, Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. X S. 56 ff.)

Litteratur.

Rettung der Eisenbahnpassagiere bei Unglücksfällen. Rathschläge in Bezug auf das Verhalten der Passagiere: a) während der Fahrt, b) beim Anhalten des Zuges und c) bei vorkommenden Unglücksfällen. Mit 21 Holzschnitten. Verfasst und herausgegeben von C. A. Schmidt, Kaiserl. Russischem Hofrath. St. Petersburg. 1885. Preis 35 Kop.

Diese kleine Broschüre hat zum Zweck, das Publikum sowohl mit den Mitteln bekannt zu machen, welche anzuwenden sind, um das Reisen weniger ermüdend zu machen, als auch die Massregeln anzugeben, die befolgt werden müssen, um in Unglücksfällen dem Tode oder der Verstümmelung zu entgehen. Die betreffenden Anweisungen sind systematisch und in einer für jedermann verständlichen Sprache erklärt.

Die Rathschläge, welche von einem Manne ertheilt werden, der viel gereist und dem eine reiche Erfahrung auf dem Gebiete der pädagogischen Gymnastik zu Gebote steht, können dem Publikum nur nutzbringend sein. Wir möchten jedem Eisenbahnreisenden rathen, sich mit den in besagter Schrift befindlichen Anweisungen bekannt zu machen, und können wir nicht umhin Herrn C. A. Schmidt für das Bestreben, der leidenden Menschheit nach Kräften zu dienen und zu nützen, Anerkennung zu zollen.

Verschiedenes.

Preisausschreiben.

Nach Beschluss seiner letzten Hauptversammlung zu Mannheim hat der Verein Deutscher Ingenieure einen Preis von 3 000 *M.* ausgesetzt für die beste Lösung der folgenden Aufgabe: Ueber die vortheilhafteste Dampfgeschwindigkeit in Dampfleitungsröhren bei guter Umkleidung derselben sind exacte ausführliche Versuche anzustellen.

Der engere Vorstand, mit der Ausführung des Beschlusses beauftragt, knüpft an dieses Ausschreiben im Einvernehmen mit den von ihm gewählten Preisrichtern die folgenden Bestimmungen:

1. Die Versuche, welche sich auf die Einflüsse der Bewegungswiderstände und der Wärmeverluste durch die umkleidete Röhrenwand zu richten haben werden, können in rechnerisch zu verwerthenden Einzelversuchen zu möglichst gesonderter Feststellung der Gesetze dieser Einflüsse oder in Gesammtversuchen bestehen.
2. Mit Rücksicht darauf, dass die vortheilhafteste Geschwindigkeit des Dampfes in Leitungsröhren von vielen Umständen abhängt, wird Werth gelegt auf alle exakten Versuche, seien sie angestellt mit gusseisernen oder schmiedeeisernen Röhren, in horizontalen oder vertikalen Leitungen (mit Aufwärts- oder Abwärtsbewegung des Dampfes) zum Betriebe von Dampfmaschinen oder anderen Zwecken. Die Versuche sind unter praktisch wichtigen Umständen anzustellen, und es sind die wichtigen einschlägigen Grössen in den Tabellen als Beobachtungsresultate anzugeben.
3. Die einzusendenden Arbeiten haben zu enthalten:
   a) eine auf die wesentlichen Einzelheiten eingehende Darstellung der Versuche durch Zeichnung und Beschreibung sowohl hinsichtlich der Einrichtungen und der äusseren Umstände, als auch bezüglich der Durchführung;
   b) die beobachteten Originalzahlen;
   c) die Folgerungen, welche im Sinne der Aufgabe liegen, mit Beachtung der Genauigkeitsgrade der Versuche und der entsprechenden Giltigkeitsgrenzen.
4. Die Preisbewerbung ist unbeschränkt, insbesondere weder durch die Bedingung der Mitgliedschaft des Vereins Deutscher Ingenieure noch auch der Deutschen Nationalität des Bewerbers eingeschränkt.
5. Die Einsendungen haben in Deutscher Sprache an den Generalsekretär des Vereins bis zum 1. Februar 1887 zu erfolgen.
6. Jede Einsendung ist mit einem Motto zu versehen und ihr ein versiegelter Briefumschlag beizufügen, welcher aussen durch dasselbe Motto bezeichnet ist und innen die Adresse des Einsenders enthält.
7. Durch die Preisertheilung erwirbt der Verein das Recht zur Veröffentlichung der betreffenden Arbeit.
8. Jede Einsendung, welcher ein Preis nicht zuerkannt worden ist, wird auf Verlangen an die nahmhaft gemachte, mit der im geöffneten Umschlag enthaltenen übereinstimmend gefundene Adresse zurückgesendet. Andernfalls bleiben diese Umschläge uneröffnet.

Als Preisrichter sind gewählt worden und haben das Amt dankenswerther Weise angenommen die Herren:

C. Bach, Professor am Königlichen Polytechnikum in Stuttgart.
H. Fischer, Professor an der Königlichen technischen Hochschule in Hannover.
C. Kley, Civilingenieur in Bonn.
Dr. H. Precht in Neu-Stassfurt bei Stassfurt.
M. Westphal, Ingenieur in Berlin N., Gartenstr. 9.

Sie haben als Kommission das Recht, sich bei eintretenden Vakanzen durch freie Wahl zu ergänzen. Ihr Urtheil ist bindend für den Verein.

Berlin, Dortmund und Karlsruhe im Februar 1885.

Der engerere Vorstand des Vereines Deutscher Ingenieure:
E. Becker. H. Brauns. F. Grashof.

Dampfhammer zum Brechen von Roheisen.

Wo Roheisen in beträchtlichen Mengen gebraucht wird, belaufen sich die Kosten der Zerkleinerung auf eine bedeutende Summe, besonders dann, wenn stärkere Stücke zu zerschlagen sind. Oft sind zu diesem Zwecke Maschinen verwandt, die durch Transmission betrieben wurden; aber solche Maschinen sind natürlich unbrauchbar für irgend welchen anderen Zweck, so dass, selbst wenn die Menge des gebrauchten Roheisens eine sehr grosse ist, es fraglich wäre, ob die Ausgabe sich rentiren würde. Der kleine von B. u. S. Massey, Quenschaw in Manchester gebaute Dampfhammer ist, obgleich ursprünglich zum Brechen von Roheisen bestimmt, auch für Schmiedeeisen im allgemeinen verwendbar. Er zerbricht mit einem einzigen Schlage die stärksten Eisenstücke in ganz kleine Theile und zwar so schnell, als er nur mit Material versehen werden kann. Der Ambos ist mit Vorrichtungen zum Festhalten des Eisens versehen und kann auch nach Bedarf für gewöhnliche Schmiedearbeit gebraucht werden. Der Hebel ist so konstruirt, dass, nachdem der Schlag geführt worden, der Kolben wieder bis auf den äussersten Punkt hinaufsteigt, ohne vorzeitig herabzufallen und ebenso ohne Gefahr für den Cylinder. Der Hammer wiegt 3 Ctr., die Maschine hat 17 Pferdekräfte. („Engineering", 26. Dez. 1884.)

Selbstthätige Luftdruckbremse, System Schleifer.

— st. — Die im Jahre 1882 auf der Strecke Berlin-Breslau mit 6 verschiedenen kontinuirlichen Bremsen angestellten Versuche haben in Preussen zu der Annahme der Luftdruckbremse (System Carpenter) für schnellfahrende Personenzüge und der

Reibungsbremse (System Heberlein) für den Betrieb der Bahnen untergeordneter Bedeutung geführt. (Vgl. Jahrg. 1883 S. 113)

Diese Bremsen sind aber nach kompetenten Urtheilen noch sehr verbesserungsfähig, was den Ingenieur M. Schleifer in Berlin, der sich seit längerer Zeit schon mit dem Studium und der Konstruktion von kontinuirlichen Bremsen beschäftigt, veranlasst hat, diese Verbesserung anzustreben. Es ist daraus eine neue selbstthätige Luftdruckbremse (System Schleifer) entstanden, mit einer neuen zwangläufigen Bremsregulirung in Verbindung mit der Schutzvorrichtung gegen Ueberschaltung und gegen das Schleifen der Bremsräder. Beschreibung, Abbildungen und Vorzüge seines Systems werden vom Autor in einer besonderen Broschüre veröffentlicht. Derselben entnehmen wir, dass die Gesammtkonstruktion der neuen Bremse, gegen die der Carpenter-Bremse, wesentlich vereinfacht ist und die einzelnen Theile konstruktiv mehr durchgebildet sind, ferner dass das neue System nachstehende Vortheile gewähren soll:

1. Grössere Einfachheit und Uebersichtlichkeit der Apparate.
2. Vermehrte Sicherheit und Anwendungsfähigkeit im Betriebe.
3. Grössere Unempfindlichkeit und besseren Schutz einzelner Konstruktionstheile, damit vermehrte Dauer der Betriebsfähigkeit, dadurch
4. Verringerte Unterhaltungs- und Betriebskosten und weiter
5. Grössere Billigkeit bei der Beschaffung, sowie endlich
6. die Gewissheit ohne Umwälzungen die verbesserten neuen Apparate in die übrigen Theile der angenommenen Luftdruckbremse einzuschalten, sowie neu armirte Wagen mit den schon nach Carpenter eingerichteten in demselben Zuge zu verbinden.

Dabei wird bemerkt, dass alle auf Einführung der Carpenter-Bremse aufgewendeten Geldmittel auch bei eventueller Einführung des Schleifer'schen Systems nicht verloren seien, da kein einziger Theil der Carpenter-Bremse verworfen zu werden braucht.

Schliesslich enthält die Broschüre ein sehr günstiges Zeugniss über die beim Eisenbahnregiment in Berlin mit dem in Rede stehenden Bremssystem angestellten Versuche.

Der Vertrag zur Herstellung einer Pyrenäeneisenbahn. zwischen Cantrac in Aragonien und Oloront und zwischen Levida und Noguera in Catalonien nach dem Französischen Departement Ariège ist nach einer Meldung des „Standard" von den Vertretern Frankreichs und Spaniens unterzeichnet worden. Die Kosten der Tunnelbauten werden von beiden Ländern gemeinschaftlich getragen. Die Herstellung soll für die Aragonische Linie sechs Jahre, für die Catalonische Linie acht Jahre in Anspruch nehmen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 1. April 1885 neuen Stils tritt der Anhang II zum Deutsch-Russischen Gütertarif vom 1 Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) in Kraft. Derselbe enthält Frachtsätze für Eilgut, Stückgut und die Specialtarife I, II und III für Sammelgut, Blei und Zink und eiserne Dampfkessel, Kondensationsröhren etc., Eisen- und Stahlwaaren, Eisen und Stahl, auch verzinkt etc. und Eisen (Roh-) aller Art etc. für den Verkehr von Deutschen Stationen nach Kursk der Moskau-Kursker Bahn, sowie Charkow, Taganrog und Gnilowskaja (Rostow) der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn. Exemplare dieses Anhanges sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 21. Februar 1885. (424J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn - Oesterreich - Böhmischer Güterverkehr. Am 1. April d. J. werden durch Nachtrag IV zu Theil III des Tarifes ermässigte Ausnahmefrachtsätze für Fluss- und Schwerspath von Immelborn und Wernshausen nach Elbogen-Neusattel, Station der Buschtêhrader Bahn, eingeführt werden.

Exemplare des Nachtrags können, soweit der Vorrath reicht, von den betheiligten Verwaltungen unentgeltlich bezogen werden.

Meiningen, den 25. Februar 1885. (425)
Die Direktion der Werra - Eisenbahn-Gesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Bergisch - Märkisch - Grand Central Belge**-Verbands-Güterverkehr treten die am 20. März 1884 eingeführten Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Roheisen von den Stationen Eisern, Hain und Reinhold Forster der Eisern-Siegener Eisenbahn nach Berzée (Usines de Thy le Château), Station der Grand Central Belge-Bahn, mit dem 28. d. M. ausser Kraft; die direkte Abfertigung zu gleichen bezw. niedrigeren Frachtsätzen erfolgt im Rheinisch - Köln - Minden - Belgischen Verbandsverkehre.

Elberfeld, den 27. Februar 1885. (426)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. April d. J. treten im diesseitigen **Lokalverkehr** sowie in **sämmtlichen direkten Verkehren** zwischen Stationen unseres Verwaltungsbezirks einerseits und Stationen anderer Deutschen Eisenbahnen andererseits einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften für die Beförderung von **Fahrzeugen** und **lebenden Thieren** in Kraft. Soweit dieselben Tariferhöhungen zur Folge haben, bleiben jedoch die bisherigen bezüglichen Bestimmungen noch bis zum 15. April d. J. in Anwendung.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen und in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 25. Februar 1885. (427)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Vom 1. März d. J. ab kommen im **Westdeutschen Verbande** für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten von Nordstemmen nach Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und vorgelegenen Stationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung.

Näheres ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 23. Februar 1885. (428)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit wird die Station Greven des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) mit dem Frachtsatze von 2,33 ℳ pro 100 kg in den Reexpeditionstarif für die Beförderung von **Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfheede, Hanfgarn** (s. g. Seilergarn) und **Werg** zwischen der Station Königsberg i/Pr. des Direktionsbezirks Bromberg einer- und Deutschen und Niederländischen Stationen andererseits vom 15. November 1882 einbezogen.

Bromberg, den 25. Februar 1885. (429J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verband Thüringischer Bahnen. Mit dem 1. März cr. tritt zum Tarif für den Personen- und Gepäckverkehr im Verbande Thüringischer Bahnen der Nachtrag XV in Kraft, enthaltend bereits im Instruktionswege eingeführte, sowie neue Tarifsätze.

Näheres bei den betheiligten Billetexpeditionen.

Erfurt, den 27. Februar 1885. (430)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März cr. erscheint je ein Nachtrag (No. IX resp. X, VII und IV) zum 1., 2., 4. und 5 Heft des Tarifs vom 1. April 1881 für den **Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbandsgüterverkehr** mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, enthaltend unter anderem Tarifkilometer für die Station Düdelingen-Dorf der Eisenbahnen in Elsass - Lothringen, Ausnahmefrachtsätze für die Beförderung von Roheisen nach Altmünsterol-Grenze und Ergänzungen des Ausnahmetarifs für Eisenerze etc. Der Nachtrag X zum 2. Heft enthält ausserdem anderweite erhöhte, erst am 15. April d. J. in Kraft tretende Tarifkilometer für die Stationen Horst und Hugo des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch).

Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. Februar 1885. (431)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 22. Januar 1885, betreffend Aufhebung der **Getreidetarife** im direkten Verkehr von den Stationen der Libau - Romnyer Bahn nach Deutschen Stationen, bringen wir zur Kenntniss, dass mit Gültigkeit vom 7. März 1885 n. St. der V. Nachtrag zur II. Ausgabe des direkten Tarifs vom 15./27. November 1879 in Kraft tritt, welcher neue erhöhte Tarifsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Oelsamen, Oelkuchen und leere, gebrauchte Säcke, für letztere Artikel mit Gültigkeit vom 1./13. April 1885, im Verkehr von den Stationen der Libau Romnyer Bahn nach einzelnen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Bromberg und Berlin sowie Pillau, Station der Ostpreussischen Südbahn, enthält.

Ferner tritt mit dem 7. März cr. eine III. Ausgabe des Anhanges zum ebenbezeichneten Tarif in Kraft, welcher theilweise erhöhte Frachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte, Mühlenfabrikate, Oelsamen und Oelkuchen enthält.

Die Frachtsätze qu. Anhanges gelten nur für solche Getreide- etc. Sendungen, welche nach Königsberg, Memel oder Pillau bestimmt sind und von dort per See zur Ausfuhr kommen. Für die Anwendung qu. Tarifsätze sind die bisherigen Bestimmungen für den Getreideexport massgebend.

Exemplare des V. Nachtrages sowie der III. Ausgabe des Anhanges können von den am Verkehr betheiligten Stationen bezogen werden.

Bromberg, den 21. Februar 1885. (432J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Polnischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. März cr. tritt für die Beförderung von Rübensamen von Stationen der Königlichen Eisenbahn-Direktionen Magdeburg, Erfurt, Berlin, Frankfurt a/M. und der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits, sowie Stationen der Warschau-Wien-Bromberger Eisenbahn, der Weichselbahn, der Warschau-Terespoler Eisenbahn und der Lodzer Fabrikbahn andererseits ein Ausnahmetarif in Kraft. Tarifexemplare werden bei den Verbandstationen verabfolgt.

Bromberg, den 23. Februar 1885. (433J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vom 1. März cr. neuen Styls erfolgt die Berechnung der Miethe für die im Verkehr nach dem Theil II des **Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs** bahnseitig hergegebenen Wagendecken bis zu den Umladestationen Warschau resp. Grajewo nach folgenden Grundsätzen:

Auf je angefangene 200 km für jede dem Versender auf dessen im Frachtbriefe gestellten Antrag zu eigener Deckung hergeliehenen Decke sind 2 *M.* zu entrichten.

Die gleiche Deckenmiethe wird ohne besonderen Antrag des Versenders auch dann erhoben, wenn die Verwendung von Decken zollgesetzlich oder bahnpolizeilich vorgeschrieben ist.

Sind bei einem zweiachsigen Wagen mehrere Decken verwendet, so wird die Miethe gleichwohl nur für eine Decke erhoben.

Sind bei einem drei- oder vierachsigen Wagen mehrere Decken verwendet, so wird die Miethe gleichwohl nur für zwei Decken erhoben.

Für die Strecken östlich der genannten Umladestation gelten nach wie vor die bezüglichen Bestimmungen der Lokal-Gütertarife der betreffenden Russischen Eisenbahnen.

Anmerkung. Wenn die Bedeckung der Ladung nach dem pflichtmässigen Ermessen der Güterexpedition der Versandstation mit dem bahnseitig hergegebenen Deckenmaterial ausreichend bewirkt wird, der Versender aber die Verwendung einer grösseren Zahl von Decken ausdrücklich beantragt, so wird in diesem Falle die Miethe für die thatsächlich zur Verwendung gelangte Zahl von Decken erhoben.

Der Berechnung der Deckenmiethe ist der in dem Tarif enthaltene Kilometerzeiger A. zu Grunde zu legen.

Bromberg, den 28. Februar 1885. (434 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Zu den Specialbestimmungen und Tarifen der schmalspurigen Eisenbahn **Klotzsche - Königsbrück** tritt am 1. März d. J. der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält Aenderung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und Ergänzung der allgemeinen Tarifvorschriften bezüglich der Zulassung lebender Thiere in Wagenladungen. Exemplare desselben sind bei sämmtlichen Güterexpeditionen zu erhalten.

Dresden, den 22. Februar 1885. (435)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Staatsbahn - Verkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Der Ausnahmetarif für Blei, Blech und Zink etc. im Verkehre von den Stationen Braubach, Ems, Laurenburg und Friedrichssegen nach Berlin (Anh.-Dresd. Bahnhof) bleibt bis auf Weiteres in Geltung.

Erfurt, den 24. Februar 1885. (436)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. März bezw., insoweit Erhöhungen eintreten, vom 1. April 1885 ab gelangt der Nachtrag IX zum Uebernahmetarif für den **Sächsisch-Ungarischen Elbeumschlags-Verkehr** mit zum Theil wesentlich ermässigten Taxen zur Einführung. Derselbe ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 25. Februar 1885. (437)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. März d. J. kommt zum Tarife für den **Sächsisch-Württembergischen Güterverkehr** der VII. Nachtrag zur Einführung, welcher ausser einer Ergänzung in den Tarifvorschriften auch veränderte und neue Frachtsätze für die Stationen Elsterwerda, Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz der Sächsischen Staatsbahnen, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Jutegarn und Jutegewebe enthält. Insoweit der Nachtrag vereinzelt erhöhte Frachtsätze aufweist, treten dieselben erst am 15. April d. J. in Kraft. Exemplare des Nachtrags sind durch die Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 27. Februar 1885. (438)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. März d. J. kommt zum Tarife für den **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr** der III Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält abgeänderte Frachtsätze für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Sächsischen Staatsbahn, sowie neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Jutegarn und Jutegewebe. Insoweit hierdurch vereinzelt Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. April d. J. in Geltung. Exemplare des Nachtrags sind durch die Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 27. Februar 1885. (439)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 15. April d. J. treten an Stelle der jetzt gültigen Ausnahmefrachtsätze für den Transport **roher Baumwolle** zwischen den Stationen Eger und Franzensbad der Sächsischen Staatseisenbahnen einerseits und Bremen, Bremerhafen, Geestemünde, Brake, Elsfleth und Nordenhamm andererseits anderweite erhöhte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, den 25. Februar 1885. (440)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. März cr. tritt zum Heft III des **Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen** etc. im-Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande ein Nachtrag V in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die Stationen Aue, Bühl i/Els., Heissenstein, Lauterbach i/Els., Masmünster und Tetingen i/Luxembg. sowie eine Berichtigung.

Der Nachtrag ist bei den Güterexpeditionen und in den Geschäftslokalen der betheiligten Verwaltungen zu haben.

Köln, den 25. Februar 1885. (441)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. März d. J. treten die Nachträge V zu den Heften I, III, IV und V, sowie VII zum Heft II des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** in Kraft, enthaltend anderweite ermässigte Frachtsätze des Specialtarifs III für die Bodenseeuferstation Lindau, bezw. Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 4 für Schwefelkiestransporte von Lintorf, Grevenbrück und Schwelm nach Scheer und des Ausnahmetarifs No. 7 für Palmöl- etc. Transporte zwischen Emden und Lindau.

Exemplare der Nachträge sind in den Geschäftslokalen der betheiligten Verwaltungen und bei den Verbands-Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 26. Februar 1885. (442)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Vom 13. März 1885 neuen Stils ab treten die Nachträge XIV und XV zur 2. Ausgabe des **Deutsch-Russischen Gütertarifs** vom 1. Januar 1880 n. St. in Kraft, von denen der erstere einen neuredigirten Ausnahmetarif XIII für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsamen, der letztere drei neue Ausnahmetarife und zwar:

No. XXI für Eiertransporte,
No. XXII für gepökeltes Fleisch,
No. XXIII für lebendes Geflügel

enthält.

Exemplare der vorbezeichneten Tarifnachträge sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 22. Februar 1885. (443J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Galizisch-Norddeutscher Getreideverkehr. Tarifheft 2. Mit dem 15. April d. J. treten im vorbezeichneten Verbandtarif für den Verkehr mit einigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn, Oesterreichischen Nordwestbahn und Königlichen Eisenbahndirektion Breslau anderweite, erhöhte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 2. März 1885. (444)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staats-Eisenbahn-Gesellschaft. Zu den Lokaltarifen für den Eil- und Frachtgüterverkehr Theil II Heft 3 und 4 ist ein Nachtrag XIII bezw. Nachtrag VII erschienen. Diese Nachträge enthalten Frachtsätze für die für Frachtgüter in vollen Wagenladungen zu eröffnende Station „Oujesd" (Linie Chotzen-Braunau) und Frachtsätze für die demnächst zu eröffnende Station Landskron der Lokalbahn Rudelsdorf-Landskron.

Ferner ist zu den allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport ein Nachtrag XX erschienen, welcher den Kilometerzeiger für die Lokalbahn Rudelsdorf-Landskron enthält.

Mit dem Eröffnungstage dieser Lokalbahn verliert die Station Rudelsdorf-Landskron die doppelnamige Bezeichnung und wird dann blos Rudelsdorf heissen.

Exemplare der genannten Nachträge erliegen in sämmtlichen gesellschaftlichen Stationen und können bei der Verkehrsdirektion in Wien, I. Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (R.M. 445)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Zum Tarif für den direkten **Personen- und Gepäckverkehr** mit Stationen der Lübeck-Büchener Eisenbahn via Oldesloe vom 10. Dezember 1875 ist ein vom 1. März cr. ab gültiger Nachtrag VI erschienen, durch welchen

Tarifsätze zwischen Lübeck, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und Tönning, Station des diesseitigen Bezirks andererseits, sowie Personen- und Schnellzug-Retourbillets zwischen Hamburg, Station der Lübeck-Büchener Eisenbahn einer- und Segeberg, Station des diesseitigen Bezirks andererseits zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personenexpeditionen.

Altona, den 19. Februar 1885. (446)

Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

III. Submissionen.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 4 800 Tons Stahlschienen und ca. 150 Tons Verbindungstheile soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 24. März d. J. um 12 Uhr Mittags an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, die billigste oder überhaupt eine der Offerten zu acceptiren.

Aarhus, den 28. Februar 1885. (447)

Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Die vom 1. April 1885 bis ult. März 1886 erforderlichen Werkstatts-Materialien sollen in drei auf einander folgenden Terminen verdungen werden, und zwar:

im I. Termine am 16. März cr. Vormittags 8 Uhr:
Schmiedeeisen, Stahl, Bleche, Draht, Kupfer, Antimon, Blei und Zinn;

im II. Termine an demselben Tage Vormittags 10 Uhr:
Eisen- und Kurzwaaren, Siederohre, Kupferrohre, Evolutenfedern, Bufferkreuze, Bufferstossstangen, messingene Lampenbrenner, Kohlenschaufeln, Schnecken- und Löffelbohrer, Stemmeisen etc., Schleifsteine, Feilenhefte, hölzerne Griffe mit messingenen Heftzwingen und Schmelztiegel;

im III. Termine am 17. März cr. Vormittags 9 Uhr:
Gummi-, Seiler-, Leder-, Manufaktur-, Leinen-, Posamentier- und Polsterwaaren, Oele, Farben, Chemikalien, Droguen, Holzkohlen, Mahagoni- und Nussbaumholz, Hammerstiele, Glas- und Borstwaaren, Pappen, Glaspapier, Schmirgel, Bleistifte für Tischler, Korkpfropfen, Stuhlrohr und Waschschwämme.

Die Offerten sind, äusserlich mit der genauen Bezeichnung des betreffenden Termines versehen, bis zur angegebenen Stunde versiegelt und portofrei an das diesseitige Materialien-Büreau hier, Brüderstrasse No. 36, einzureichen.

Die Lieferungsbedingungen etc. liegen daselbst im Zimmer No. 26 zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von je 1 ℳ pro Exemplar für den 1. und 2., von 1 ℳ 50 ₰ für den 3., von 2 ℳ für den 3. und 1. bezw. 2. Termin und von 2 ℳ 50 ₰ für alle 3 Termine unfrankirt bezogen werden.

Die Bezahlung hat in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ zu erfolgen.

Breslau, den 25. Februar 1885. (448)

Königliche Eisenbahndirektion.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:
1. 4 Personenwagen,
2. 10 Gepäckwagen,
3. 20 bedeckten Güterwagen,
4. 72 Wagenachsen mit Rädern und Reifen,
5. 144 Wagenlagerkasten und
6. 144 Tragfedern und 170 Spiralfedern

soll im Wege des öffentlichen Verdings vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst aus, können auch zu je 2 ℳ ad 1, 2 und 3 und zu je 1 ℳ ad 4, 5 und 6 von daher bezogen werden.

Anerbieten sind bis zum Montag, den 16. März Abends mit der Aufschrift: „Verding auf Wagen bezw. Wagentheile“ portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48 hierselbst, einzureichen.

Die Eröffnung derselben erfolgt am 17. März cr. Vormittags 11 Uhr in dem genannten Bureau.

Köln, den 23. Februar 1885. (449)

Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Folgende Oberbaumaterialien gelangen zur Ausverdingung:
1. circa 900 t Flussstahlschienen, Profil C,
2. „ 40 „ Flussstahllaschen zu Profil C,
3. „ 20 „ Laschenschrauben zu Profil A, B, C,
4. „ 35 „ schmiedeeiserne Hakennägel in 2 Längen,
5. „ 5 „ schmiedeeiserne Unterlagsplatten, ohne Ränder.

Die Lieferungsbedingungen werden getrennt nach 1—2 bezw. 3—5 gegen Erlegung einer Gebühr von im Ganzen 50 ₰ portofrei mitgetheilt. Erbietungen sind bis zum 15. März d. J. an die Unterzeichnete einzusenden.

Oldenburg, 1885 Februar 24. (450 B & W)

Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von Betriebs- und Werkstättematerialien für die Zeit vom 1. April 1885 bis 1. April 1886 soll im Submissionsverfahren vergeben werden.

Lieferungsangebote sind spätestens bis zum 7. März l. J., Vormittags 10 Uhr, portofrei, versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen an uns einzusenden.

Bedingungen nebst Materialienverzeichniss können gegen Frankoeinsendung von 65 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 21. Februar 1885. (451)

Grossherzogliche Direktion.

Der Bedarf an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien pro 1885/86 soll in öffentlicher Submission am Donnerstag den 12. März d. Js., Vormittags 10 Uhr, im Geschäftslokale unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse 39, vergeben werden.

Bedarfsnachweisung und Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch von dort gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Papier und Schreib- etc. Materialien“ bis zur vorbezeichneten Terminstunde an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe 23, versiegelt und portofrei einzusenden.

Erfurt, den 28. Februar 1885. (452)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Verkauf von 29 Kasten ausrangirter bedeckter Güterwagen. Termin:

Freitag, den 20. März 1885, Mittags 12 Uhr,

im maschinentechnischen Büreau hier, Königgrätzerstrasse No. 132. Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift: „Offerte auf alte Wagenkasten“ versehen, einzureichen. Die Verkaufsbedingungen liegen an den Wochentagen von 9 Uhr Vorm. bis 3 Uhr Nachm. im vorbezeichneten Büreau zur Einsicht aus, und können daselbst gegen Erstattung der Kopialien im Betrage von 50 ₰ in Empfang genommen werden.

Berlin, den 28. Februar 1885. (453)

Königliche Eisenbahndirektion.

Patent-Oel-Anstrich-Masse

zum Dampfkessel-Anstrich besonders zu empfehlen, weil sie die höchsten Anforderungen erfüllt, die an eine Farbe gestellt werden können: **Aushalten des höchsten Hitzegrads u. Schutz des Kesselblechs gegen die nachtheiligen Einflüsse des Kesselsteins.** Preis 100 kg *M.* 50.—. Prospecte gratis u. franco. Leistungsfähige Vertreter gesucht.

Heinrich Schmitt in Mainz,
Schönbornstrasse 6.

D. R.-Patent-Anmeldung No. 51707.

„Non plus ultra".

Endlich gefunden und epochemachend, dass ein **lichtbrechendes Wasserstandsglas,** welches den Wasserstand des Dampfkessels zu jeder Zeit **leicht** und **sicher** erkennen lässt, jetzt in durchaus **haltbarer** Qualität hergestellt und zum **halben** Preise als das französische Fabrikat verkauft wird.

Die Vorzüge wird man sofort erkennen durch Abfordern von Musterabschnitten mit weissem, blauem oder rothem Reflector, welche nebst Preis-Courants gratis und franco nach allen Weltgegenden versendet werden.

Der alleinige Erfinder
F. Rockstroh, Görlitz (Preussen).

In technischen Kreisen gut eingeführte solvente Vertreter werden überall angestellt.

Georg Kieffer, Köln.

Fabr. v. Westons, Eades, Moores, Seil- und
Schnell - Flaschenzügen
Kabel, Winden, Kranen, Speisen-, Waaren- u. Personen-Aufzügen.
Verzahnte Kettenräder calibrirte Ketten
Schiffs- u. Kranenketten.

A. Warmuth

Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

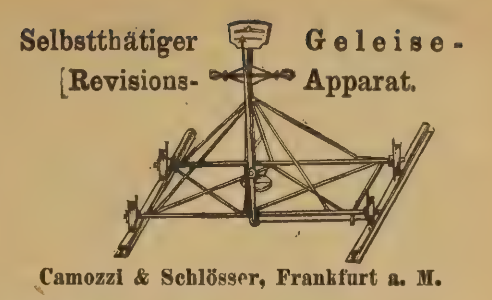


Pumpen (Dampfpumpen)

für alle Zwecke in allen Grössen.
Spritzen in verschiedenen Grössen.
Windmotoren.
Patent. mech. Schmierapparate für Dampfcylinder.
Rich. Langensiepen,
Masch.-Fabr. Buckau-Magdeburg.



Selbstthätiger Geleise-Revisions-Apparat.



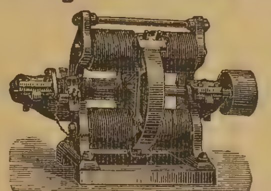
Camozzi & Schlösser, Frankfurt a. M.

Maschinen-Fabrik Esslingen

in Esslingen (Württemberg).
Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.
Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.
Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.
Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.
Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1300 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2800 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 18000 Glühlampen bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General - Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.

UNION

Actien-Gesellschaft für Bergbau, Eisen- und Stahlindustrie zu Dortmund

liefert:

Kohlen und **Coaks. Erze.**
Puddelroheisen, Bessemerroheisen, Thomasroheisen,
Eisenbahnschienen und **Pferdebahnschienen** aus Bessemerstahl,
Laschen aus Schweisseisen, Flusseisen und Bessemerstahl.
Unterlagsplatten für Schienen aus Schweiss- und Flusseisen.
Lang- und **Querschwellen** aus Schweiss- u. Flusseisen.
Kleineisenzeug zum eisernen Bahnoberbau.
Bandagen aus Bessemer- und Martinstahl.
Achsen aus Bessemer-, Martinstahl und Flusseisen.
Radsätze für Waggons, Tender und Locomotiven.
Grubenschienen aus Eisen und Stahl.
Grubenschwellen aus Schweiss- und Flusseisen:
Grubenwagen-Räder und **complete Sätze** etc. aus Temperstahl.
Fliegende Geleise, Schachtgestänge, Schachtringe, eiserne **Streckenbögen.**
Brücken, Dächer, Drehscheiben, Eisen-Constructionen, Weichen, Kreuzungen.
Giesserei-Producte jeder Art. Potterieguss.
Geschosse.

Schmiedestücke.
Geschmiedete Karren- und **Wagenachsen** aus Eisen und Stahl nach Profilbuch und in jeder vorgeschriebenen Façon.
Stabeisen: Rund, Vierkant, Flach, auch in Flusseisen, Bessemerstahl, Feinkorn, Puddelstahl, Hufstab- Mutter- Felgen- Reifen- Roststab-Eisen.
Geschmiedetes Eisen.
Universaleisen.
Profilirtes Eisen aller Art nach Profilbuch als:
Winkeleisen, T Eisen, I Trägereisen, ⊓ Eisen, Fenstereisen u. s. w. — Für die **Normalprofile** nach dem deutschen Normalprofilbuch werden die Walzen allmälig, auf Wunsch und nach Vereinbarung auch sofort, eingeschnitten.
Kesselbleche in Prima, Feinkorn- Holzkohlen- Lowmoor- Flusseisen- Martinstahl- Bessemerstahl-Qualität.
Blechfaçonstücke aller Art, gepresst oder geschweisst.
Reservoirbleche. Sturz- und Feinbleche.
Walzdraht in Eisen, Flusseisen, Martinstahl und Bessemerstahl.

Neu-Süd-Wales.

An Eisen- und Stahl-Brückenbauer, denen Erfahrungen zur Seite stehen, ergeht hiermit von dem General-Agenten für Neu-Süd-Wales die Einladung zur Einreichung von Plänen und Angeboten für den Bau einer Stahlbrücke behufs Führung einer doppelten Eisenbahnlinie über den Fluss Hawkesbury bei Sidney in Neu-Süd-Wales.

Der Abstand zwischen den Brückenköpfen beträgt ungefähr 2900 Fuss und muss die Brücke eine lichte Höhe von 40 Fuss über dem höchsten Wasserstand haben. — Der Fluss hat eine durchschnittliche Tiefe von 50 Fuss und würde das Fundament ungefähr 120 Fuss unter das Flussbett zu legen sein.

Nähere Bedingungen und Details, sowie Abriss des Flusses und Situationsplan können gegen Zahlung einer Guinee von dem General-Agenten bezogen werden, an welchen dieser Betrag sammt der betreffenden schriftlichen Bewerbung unter Beilage eines Verzeichnisses über früher bereits ausgeführte derartige Werke einzusenden ist.

Pläne und Angebote sind an den General-Agenten für Neu-Süd-Wales in dessen untenbezeichnetes Büreau am oder vor dem 1. Juni 1885 einzureichen.

London, 5. Februar 1885.

Saul Samuel, General-Agent für Neu-Süd-Wales, 5 Westminster Chambers S.W.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 19. **Zeitung des Vereins** 1885.



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pranumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 72.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 7. März 1885.

Die Lage des Russischen Getreide-Ausfuhrgeschäfts am Ende des Jahres 1884.

Im Sommer vorigen Jahres wurden in Russland die Eisenbahnverwaltungen von dem Finanzminister aufgefordert, in Erwägung zu ziehen, ob es bei der schwierigen Lage des Russischen Getreide-Ausfuhrgeschäfts nicht angezeigt erscheine die Frachttarife für das zur Ausfuhr bestimmte Getreide zu ermässigen, besonders um gewisse Massregeln zu paralysiren, welche von Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverwaltungen im Interesse der Hebung des dortigen Getreide-Ausfuhrhandels getroffen worden seien. Seitens der Russischen Eisenbahnverwaltungen wurde jedoch die Herabsetzung der Getreidetarife als nicht zweckmässig bezeichnet, der Regierung dagegen die Einführung anderer Massregeln im Interesse der Förderung des Russischen Getreide-Ausfuhrhandels empfohlen. In einer in Russischer Sprache als Beilage zu der in St. Petersburg erscheinenden Wochenschrift „Das Eisenbahnwesen" unter dem oben angegebenen Titel kürzlich veröffentlichten Schrift sind die auf den Russischen Getreidehandel Einfluss übenden Verhältnisse, sowie die von den Eisenbahnverwaltungen zur Förderung desselben vorgeschlagenen Massnahmen näher erörtert und es erscheint von Interesse, den wesentlichen Inhalt dieser Schrift wiederzugeben.

Zunächst wird in der Schrift dargethan, dass Oesterreich-Ungarn in der Getreideausfuhr für Russland kein besorgnisserregender Konkurrent sei. Die Hauptrolle spielen bei der Ausfuhr Oesterreich-Ungarns Gerste, Mehl und Hafer, während Weizen, Roggen und besonders Mais nicht selten daselbst eingeführt werden muss. Es erhellt dies aus den nachstehenden, den „Uebersichten der Weltwirthschaft" von Dr. F. X. von Neumann-Spallart (1884 S. 101) entnommenen Angaben für die Bilanzirung des Oesterreichisch-Ungarischen auswärtigen Getreidehandels nach Ueberschüssen oder Defizit für die Jahre 1878 bis 1882. Es ist dabei die Mehrausfuhr durch das Zeichen +, die Mehreinfuhr durch das Zeichen — gekennzeichnet und bezeichnen die Zahlen je 1 000 metrische Centner, also 2 152 = 2 152 000 Ctr.

	1878	1879	1880	1881	1882
Weizen	+ 2 152	+ 1 458	— 1 234	— 415	+ 2 196
Roggen	— 120	— 188	— 404	+ 120	+ 96
Gerste und Malz . . .	+ 2 809	+ 2 47[illegible]	+ 2 529	+ 2 123	+ 4 100
Hafer	+ 759	+ 850	+ 532	+ 1 004	+ 204
Mais	— 1 771	— 180	— 2 337	— 1 908	— 1 769
Mehl und Mahlprodukte	+ 1 832	+ 1 867	+ 522	+ 693	+ 1 445

Im ganzen betrug der Oesterreichisch-Ungarische auswärtige Getreidehandel in Tausenden Centnern (à 100 kg):
(4 894 = 4 894 000 Ctr.)

	1878		1879		1880		1881		1882	
	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr	Einfuhr	Ausfuhr
Weizen, Roggen, Gerste, Hafer etc.	4894	8673	5214	9610	7863	6870	6520	7300	6650	11274
Mehl und Mahlprodukte . . .	485	2317	585	2452	809	1331	569	1262	373	1818

Die Haupt-Absatzgebiete für Getreide sind England, Frankreich und Deutschland. Nach England wurde in 1883 von Oesterreich-Ungarn 13 638 t Weizen und 86 253 t Weizenmehl ausgeführt, in 1884 war die eingeführte Masse eine geringere.

In Frankreich sind aus Oesterreich Ungarn in den ersten 9 Monaten des Jahres 1884 nur 94 178 t Weizenmehl eingeführt worden.

In Deutschland wurden aus Oesterreich-Ungarn eingeführt:

	1883	1884
	Centner à 100 kg	
Weizen	47 619	828 221
Roggen	11 050	190 354
Aus Russland wurden in Deutschland eingeführt:		
Weizen	125 831	3 254 107
Roggen	493 276	5 658 199

Aus allen diesen Thatsachen wird in der vorliegenden Schrift der Schluss gezogen, dass Oesterreich-Ungarn für Russland in Bezug auf den Getreide-Ausfuhrhandel kein gefährlicher Konkurrent sei und dass die in ersterem Lande zur Förderung der eigenen Getreideausfuhr getroffenen Massnahmen keine Veranlassung geben könnten, die Frachttarife auf den Russischen Eisenbahnen weiter zu ermässigen. Die Russischen Tarife seien ausserdem schon so niedrig, dass eine weitere Herabsetzung derselben ohne Schädigung der Interessen der Eisenbahnen und namentlich ohne Belastung der Staatskasse durch höhere Garantiezahlungen nicht möglich sei. So betragen beispielsweise die Sätze:

Von Saratow nach Reval	34,85 Kop.	= 1/50 Kop.	für	die	Pud-Werst
„ Süsran „ „	35,70 „	= 1/51 „	„	„	„
„ Samara „ „	36,03 „	= 1/54 „	„	„	„
„ Zarizin „ „	33,84 „	= 1/57 „	„	„	„
„ Rjäsan „ „	28,00 „	= 1/43 „	„	„	„
„ Koslow „ „	31,00 „	= 1/43 „	„	„	„

Der durchschnittliche Satz für die Pud-Werst ist biernach etwa 1/50 Kop. Die von dem Russischen Finanzminister gewünschte allgemeine Herabsetzung dieses Satzes auf 1/60 Kop. würde eine Verminderung des Frachtgeldes um mehr als 16 pCt. oder für jedes transportirte Pud Getreide durchschnittlich um mindestens 4½ Kop. bedeuten. Im Jahre 1883 wurden an Weizen, Roggen, Gerste, Hafer etc. im ganzen 310 Millionen Pud aus Russland ausgeführt und wird angenommen, dass von dieser Masse nur 2/3 auf Eisenbahnen transportirt werden, so ergäbe sich für letztere bei der in Vorschlag gebrachten Tarifermässigung ein Ausfall von etwa 10 Millionen Rubel, der fast vollständig der Regierung als Garantiezahlung zur Last fallen würde. Ausserdem erscheine auch die Ermässigung des Getreidepreises, welche durch eine derartige Herabminderung der Eisenbahnfrachtsätze herbeigeführt werden kann, im Verhältniss zu den aus anderen Gründen eintretenden Preisschwankungen so unwesentlich, dass sie für die auswärtigen Märkte nicht in Betracht komme.

Es wird weiter in der Schrift noch bemerkt, dass die Russischen Tarifsätze niedriger seien, als die Oesterreichisch-Ungarischen und die Deutschen. Auf Oesterreichischen Bahnen werde für Sendungen aus Russland nach Oesterreichischen Stationen 1/38 Kop., für Transitsendungen aus Russland über Oesterreich nach Deutschland 1/48 Kop. für die Pud-Werst erhoben. In Deutschland betrage der Satz bei Entfernungen von 300 Werst für Wagenladungen 1/25 und für kleinere Sendungen 3/10 Kop. für die Pud-Werst.

Wenn hiernach auch keine Veranlassung vorliege, die Konkurrenz Oesterreich-Ungarns zu fürchten und wegen derselben in der vorgeschlagenen Weise die Frachttarife zu ermässigen, so machen die Eisenbahnverwaltungen doch auf anderweitige Gefahren für den Russischen Getreideexport aufmerksam, welche Massnahmen zur Abwehr erfordern. Es liegen diese Gefahren in der in neuerer Zeit immer stärker auftretenden Konkurrenz Nordamerikas, Ostindiens und Australiens auf dem internationalen Getreidemarkte. England, dessen Versorgung allein etwa ⅓ der Gesammtmasse des in den internationalen Verkehr kommenden Getreides in Anspruch nimmt, zeigt immer mehr das Bestreben, seinen Bedarf aus solchen Ländern zu beziehen, welche im Austausch gegen das Getreide von ihm Industrieerzeugnisse abnehmen. Die Vereinigten Staaten von Amerika mit ihren hohen Einfuhrzöllen sind in dieser Beziehung für England kein günstiges Feld. Einen desto besseren Markt bietet dagegen Ostindien, dessen Getreide schon aus diesem Grunde in England gern genommen wird. Der Weizen aus Ostindien hat aber noch besondere Vorzüge in seiner dünnen Schale und seiner Trockenheit, infolge dessen dieser Weizen ein gutes Ausmass an Mehl giebt und letzteres von den Bäckern besonders geschätzt wird.

Die nachstehende Zusammenstellung gewährt eine Uebersicht über die Mitwirkung der verschiedenen wichtigeren Getreide produzirenden Länder bei der Versorgung Englands mit Weizen. Es wurde Weizen in England eingeführt:

Jahr	aus den Vereinigten Staaten von Amerika	Russland	Indien	Australien	in Prozenten der Gesammt-Weizeneinfuhr in England: aus den Vereinigten Staat. v. Am.	aus Russland	aus Indien	aus Australien
	Tonnen							
1867	212 904	708 039	262	36 506	12,1	40,5	0,01	2
1870	628 988	522 086	437	4 332	40	33,2	0,02	0,2
1875	1 195 925	508 673	67 839	58 813	45,4	19,3	2,5	2,0
1880	1 839 940	146 433	164 164	215 885	65,5	5,2	5,8	7,6
1881	1 834 484	205 731	372 739	150 929	63,3	7	12,8	5,1
1882	1 782 417	486 588	430 992	126 165	54,8	14,9	13,1	3,8
1883	1 325 185	675 827	571 605	136 841	40,5	20,7	17,6	4,3
in 11 Mon. 1884	1 077 709	258 710	371 542	321 325	40,4	11,5	16,5	10,4
in 11 Mon. 1883	1 253 501	655 950	528 539	127 078	48	21	17	4,2

Die Gesammt-Weizeneinfuhr in England hat sich in der Zeit vom Jahre 1867 bis zum Jahre 1883 etwa verdoppelt, der Beitrag Russlands zu dieser Gesammteinfuhr ist zwar, wie aus der vorstehenden Tabelle ersichtlich, in 1883 absolut fast ebenso gross wie in 1867, im prozentualen Verhältniss aber etwa auf die Hälfte gesunken, während der Antheil der anderen Getreide erzeugenden Länder an der Versorgung Englands bedeutend gewachsen ist. Es zeichnet sich in dieser Beziehung besonders Indien aus, dessen Antheil in der Zeit von 1867 bis 1883 von 1/100 pCt. auf 17,6 pCt. gestiegen ist. Die Getreideerzeugung ist aber in Indien noch weiterer Ausdehnung fähig und wird von der Kolonialregierung in hohem Masse begünstigt. Die Gestehungskosten des Weizens sind daselbst verhältnissmässig nicht hoch und da auch die Verkehrsmittel, besonders die Eisenbahnen, entsprechende Erweiterung erfahren, so ist anzunehmen, dass auch in der Zukunft Ostindien noch als immer stärkerer Konkurrent auf dem internationalen Getreidemarkt auftreten wird.

In der Versorgung Frankreichs nimmt Russland infolge der Nähe seiner südlichen Häfen noch einen hervorragenderen Platz als bei der Versorgung Englands ein.

An Weizen wurde daselbst in den ersten 9 Monaten des Jahres 1884 eingeführt:

Aus den Vereinigten Staaten von Amerika	176 070 t
„ Russland	164 098 „
„ Ostindien	123 442 „
„ Australien	73 947 „
Ausserdem wurde aus Oesterreich-Ungarn noch an Mehl eingeführt	147 680 Fass
und aus den Vereinigten Staaten desgleichen . .	7 236 „

Bei der Weizeneinfuhr in Deutschland hat Russland bis jetzt im wesentlichen nur mit Oesterreich-Ungarn zu konkurriren, obscl on auch hier Amerikanisches Getreide in letzterer Zeit in stärkerem Masse eingeführt worden ist.

Es konnte nicht ausbleiben, dass die bedeutende Konkurrenz im Getreidehandel ein Sinken der Preise herbeiführte. Wird von den Preisen im Jahre 1881 ausgegangen, so stellten sich dieselben in den darauf folgenden Jahren wie folgt:

Für	1881 pCt.	1882 pCt.	1883 pCt.	1884 pCt.
Weizen . . .	100	91	75,7	68,9
Hafer . . .	100	95,4	91,7	82,9
Gerste . . .	100	103,8	87,4	92,6
Roggen . . .	—	100	95,3	100,73

Es fielen also die Preise für Gerste um 7,4, für Hafer um 17,1 und für Weizen um 31,1 pCt. Wie bedeutend der Einnahmeausfall ist, welchen Russland durch diese Preisherabminderung erleidet, erhellt daraus, dass im Jahre 1882 aus Russland 12 823 000 Tschetwert*) Weizen ausgeführt wurden, welche zu den Preisen jenes Jahres 166 Millionen Rubel brachten. Im Jahre 1883 wurden 1 245 000 Tschetwert mehr ausgeführt, die Ausfuhr dieses Jahres brachte aber bei den gesunkenen Preisen um 25 Millionen Rubel weniger ein.

Die Konkurrenz ist besonders stark in Bezug auf Weizen, weniger in Bezug auf Roggen. Die Folge davon ist, dass, während der Preis des Weizens sehr stark herabging, der Preis des Roggens in den letzten Jahren sich fast gleich geblieben ist und die Preise für Weizen und Roggen sich einander immer näher kamen. In Deutschland kosteten im Sommer 1884 1 000 kg Weizen 139 bis 147 *M.*, 1 000 kg Roggen 129 bis 136 *M.*, sodass also Weizen nur um etwa 6 pCt. höher als Roggen stand; im November 1884 sank dieser Preisunterschied bis auf 4 pCt. herab. Da der Weizenbau in Amerika, Indien und Australien immer grössere Ausdehnung gewinnt, so ist anzunehmen, dass Weizen und Roggen demnächst im Preise sich ganz gleich stellen werden und dass im westlichen Europa der Roggen vom Weizen vollständig verdrängt werden wird.

Die starke Konkurrenz, mit welcher die Russische Getreideausfuhr nach dem Vorstehenden zu kämpfen hat, macht es nöthig, Mittel aufzusuchen, welche geeignet sind, die Ausfuhr sowohl als auch den Werth derselben zu heben. Das Russische Getreide hat gewisse natürliche Vorzüge, welche ihm auf dem auswärtigen Markte früher einen guten Ruf verschafft haben.

Vor Aufhebung der Leibeigenschaft wurde das Getreide von den Gutsbesitzern sorgfältig behandelt; bei der Ernte, beim Ausdreschen und Lagern des Getreides wurde mit einer gewissen Langsamkeit verfahren, wobei das Getreide gehörig reif und trocken in den Handel kam. Den Händlern waren die Eigenschaften des auf verschiedenen Gütern gewachsenen Getreides bekannt und so diente der Name des Gutsbesitzers gewissermassen als Fabrikmarke für das Getreide. Nach Aufhebung der Leibeigenschaft kamen die meisten Gutsbesitzer in finanzielle Verlegenheiten, das Getreide wurde vielfach schon auf dem Halme an Spekulanten verkauft, welche, um baldmöglichst zu ihrem Gewinn zu kommen, das Getreide so bald als thunlich abernten liessen und zum Verkaufe weiter schafften. Das Getreide büsste bei diesem Verfahren vieles von seinen guten Eigenschaften ein, es kommt namentlich nicht gut gereinigt und nicht sortirt in den weiteren Handel. Die Folge davon ist, dass auf dem aus-

*) 1 Tschetwert = 2,09 hl.

wärtigen Markte das Russische Getreide niedriger im Preise steht, als das besser behandelte Getreide anderer getreideerzeugender Länder, namentlich Nordamerikas. In Marseille wurde in 1883 Amerikanischer Weizen durchschnittlich um 2 Frcs. für 100 kg theurer bezahlt als Russischer. In England ist dieser Unterschied im Preis meist noch grösser.

In Nordamerika wird die Qualität des Getreides durch die sogenannte „Gradirung“ unparteiisch festgestellt und danach jeder einzelne Posten in eine der 40 Qualitätsklassen einrangirt. Der Händler, welcher Amerikanisches Getreide kauft, weiss nach dessen Nummer genau, welche Eigenschaften dasselbe hat, während bei dem Russischen Getreide die Qualität eines Postens nur unsicher nach einer Probe beurtheilt werden kann.

In Amerika ist ferner die Organisation der Manipulationen, welche erforderlich sind, um das Getreide vom Erzeugungsort auf den auswärtigen Markt zu schaffen, zu einem hohen Grade der Vollkommenheit gebracht. Für die Aufspeicherung des Getreides sind an den Haupthandelsplätzen grossartige Speichergebäude (Elevatoren) errichtet und mit den vollkommensten mechanischen Einrichtungen (Dampfmaschinen, Ventilatoren, Transport- und Hebemaschinen etc.) ausgestattet worden. In den Elevatoren wird das Entladen der Eisenbahnwagen, das Beladen der Schiffe, die zwischenzeitige Lagerung in den Speichern, das Abwägen und Umschaufeln des Getreides etc. fast ausschliesslich auf mechanischem Wege und durch Dampfkraft sehr billig besorgt.

Da in Russland alle derartigen Einrichtungen noch fehlen, so entsteht ein doppelter Nachtheil für den Russischen Getreidehandel, da einmal das Getreide nicht gut gereinigt und sortirt wird und dann auch die mit dem Transport verbundenen Nebenkosten für Verladen aus dem Eisenbahnwagen in das Schiff, für Lagerung etc. weit höher sind als in Amerika. Im Interesse des Russischen Getreide-Ausfuhrhandels wird deshalb auch die Schaffung von Einrichtungen, wie solche nach dem Vorstehenden in Nordamerika bestehen — Elevatoren — als dringendes Bedürfniss für Russland bezeichnet. In Verbindung damit sei die Verbesserung der Hafeneinrichtungen an den für die Getreideausfuhr wichtigeren Seeplätzen anzustreben.

Als weitere Hülfe für den Getreide-Ausfuhrhandel wird schliesslich noch die Gewährung von Vorschüssen auf das den Eisenbahnen zur Lagerung oder zum Transport übergebene Getreide empfohlen. In Amerika ist das Kredit- und Beleihungswesen für Getreide auf Grund des Warrantsystems sehr ausgebildet; die Banken sollen dort Vorschüsse auf die in den Elevatoren aufgespeicherten Getreidemassen bis zu 80 und 90 pCt. des Marktwerthes gewähren. Ebenso werden in Amerika auch auf die mit Durchgangs-Ladescheinen versehenen, auf den Transport befindlichen Getreidesendungen Vorschüsse gewährt.

Am Schlusse wird in der Russischen Schrift ausgesprochen, dass die baldige Einführung der vorbezeichneten Massregeln für den Russischen Getreide-Ausfuhrhandel eine Nothwendigkeit sei, dass durch die Einführung derselben aber auch die von dem Finanzminister in Vorschlag gebrachte, ebensowohl für die Eisenbahnen, als namentlich auch für die Reichskasse schädliche Massregel der Herabsetzung der Frachttarife entbehrlich gemacht werde.

Fettgas-Anstalten

System Pintsch in Paris und Marseille.

Nachdem im „Genie civile“ Ende 1881 Mittheilungen über die Verwendung von Fettgas bei der Französischen Ostbahn gemacht waren, haben alle grossen Eisenbahngesellschaften Frankreichs erfolgreiche Versuche angestellt und die Gesellschaft Paris-Lyon-Mediterranée hat zwei derartige Gasanstalten gebaut, eine in Paris, die andere in Marseille (Saint-Charles) um für ihre Wagen das erforderliche Gas selbst herzustellen und zu liefern.

Einrichtung der Anstalten.

Bekanntlich bestehen die Rohmaterialien für das Oelgas ausschliesslich aus flüssigen Substanzen, Abfallöle und Petroleum, um thunlichst die Schwierigkeiten der Reinigung des Gases und den Uebelstand von Ablagerungen in den Röhren zu vermeiden.

Die Anstalt auf dem Lyoner Bahnhof in Paris liegt etwa 700 m vom Bahnhof am Abfuhrweg und ist der Marseiller Anstalt bis auf geringe durch die Raumverhältnisse bedingten Abweichung der Anordnung der Apparate völlig gleich.

Der Destillationsofen besteht aus zwei ⌂förmigen übereinander liegenden gusseisernen Retorten mit gemeinsamer Rückwand. Die Oefen sind gewöhnlich zu zweien verbunden und mit gemeinschaftlichem Schornstein versehen. Ueber jedem derselben befindet sich ein Reservoir, aus welchem durch ein Rohr, welches mit einem Hahn mit Mikrometerschraube versehen ist, das Oel zuläuft. Die Speisung wird mittelst der Schraube von dem Heizer sorgfältig nach der Temperatur des Ofens und der Qualität des Speisematerials geregelt. Das Oel läuft indess nicht direkt in die Retorte, welche durch die kalt stets auf dieselbe Stelle fallenden Tropfen bald zerstört werden würde, es breitet sich auf einer Blechtafel mit aufgebogenen Rändern, einer Art flachen Troges aus, wodurch das Oel sich als dünne gleichmässige Schicht über die Retortenwandung verbreitet und die Verdampfung erleichtert, ausserdem setzen sich gröbere Unreinlichkeiten in dieser Pfanne, welche leicht herausgenommen und gereinigt werden kann, ab.

In dieser ersten oberen bis zur Dunkelroth-Glühhitze erwärmten Retorte tritt eigentlich nur eine Verdampfung und kaum eine Zersetzung des Oeles ein. Die Dämpfe steigen am Ende der Retorte in die untere bis zur hellen Kirschroth-Glühhitze geheizten zweiten Retorte, indem sie den Feuergasen entgegengeführt werden. Die Zersetzung der Oeldämpfe wird hier bewirkt und die mitgehenden Verunreinigungen sammeln sich zum grössten Theil in einer anschliessenden Vorlage, welche tiefer als die Retorte liegt, damit der Theer aus der Vorlage und dem Verbindungsrohr nicht in die Retorte zurückfliessen kann.

Die Abmessungen der Retorten mit Rücksicht auf die zu erzeugende Gasmenge sind nachstehende:

Breite m	Gas pro Stunde cbm
0,260	8,5
0,175	5,5
0,130	3,5
0,100	1

In den beiden Anstalten zu Paris und Marseille sind je 4 Oefen mit 2 Retorten der ersten Sorte angelegt, so dass man in 10 Stunden 340 cbm Gas erzeugt d. h. die genügende Menge für 16 000 bis 17 000 Brennstunden für die angewandten Brenner, welche 20 bis 22 l in der Stunde verzehren. Man braucht in Marseille aber bisher nicht annähernd diese Menge. Aus der Vorlage geht das Gas durch zwei Oberflächen-Kontensatoren, wo das Gas den Dampfförmig mitgenommenen Theer abgiebt, in ein Waschgefäss, worin es die letzten Reste dieser Dämpfe, Naphtalin etc., abgiebt und schliesslich in zwei chemische Reiniger, die auf Hürden abwechselnde Schichten von Kalk und Sägespänen enthalten. Ein Gasmesser zählt die hier austretende, dem Reservoir zuströmende Gasmenge. Behufs Verminderung des Volumens muss das Gas zusammengedrückt werden, um die Behälter in den Waggons möglichst klein herstellen zu können. Man verwendet hierzu Dampfpumpen. Die erste saugt das Gas durch einen Cylinder, der eine Art Oberflächen-Kondensator bildet; hier bleiben die mitgerissenen Wassertropfen zurück, so dass das Gas vollständig trocken zur Verdichtung gelangt; die erste Pumpe drückt das Gas auf 4 Atmosphären, die zweite auf 10 bis 12 zusammen.

Die Gesellschaft Pintsch giebt zu, dass die Verdichtung des Gases die Leuchtkraft um $^1/_8$ vermindert, doch dürfte diese Zahl das mindeste sein.

Der erforderliche Dampf für die Pumpen wird in einem stehenden Kessel erzeugt, der in dem Retortenraum aufgestellt ist, so dass ein gemeinsamer Heizer für die Anlage ausreichend ist. Das zusammengedrückte Gas wird in sorgfältig dicht gehaltene Eisenblechcylinder gepresst. Das ganze Verfahren wird durch eine Reihe von Druckmessern beobachtet, so dass man stets über die Menge des vorhandenen Gases ausser Zweifel ist.

Die vorbeschriebene Anstalt kann wie gesagt in 10 Arbeitsstunden 340 cbm Gas erzeugen, aber da bei dem Anheizen der 4 Oefen nach einander etwas Zeit verloren geht, so kann man nur 300 cbm in 10 Stunden rechnen, d. h. bei 22 l für Brenner und Stunde für 13 000 bis 14 000 Brennstunden.

Der Kostenanschlag der Pariser Anlagen hat sich auf 42 240 *M.*, der der Marseiller auf 41 352 *M.* belaufen.

Die Haupttitel des Anschlages waren:

Oefen	2 600 *M.*
Pumpen	12 800 „
Behälter für gedrücktes Gas	5 760 „
Gasbehälter	4 000 „
Kessel	2 800 „

Die Herstellung der Gebäude ist in diesen Werthen nicht mit enthalten, sie kann zu 8 000 — 9 600 *M.* geschätzt werden. Kurz eine der Anstalten kostet 48 000 — 52 000 *M.* Hierzu kommen die Kosten für Anlage der Speiseöffnungen, die natürlich von der Anzahl der Oeffnungen abhängen. Nimmt man im Mittel 150 zu 80 *M.* das Stück an, so ergiebt dies 12 000 *M.* Endlich kommen die Kosten für die Rohrleitung von der Anstalt bis zu den Speiseöffnungen hinzu. Man verwendet hierzu verzinnte Bleiröhren von 8 mm Wandstärke und 13 mm innerem Durchmesser; der Preis des Meters beträgt 3,08 *M.* Bei der Marseiller Anstalt kostet diese Leitung über 2 400 *M.* Man muss daher die Gesammtkosten für jede Anstalt zu 64 000 *M.* rechnen.

Der Herstellungspreis für das Gas hängt wesentlich vom Preise der Rohmaterialien ab, welcher sehr schwankend ist. Als gewöhnlichen Preis kann man in Frankreich 12,8 *M.* für 100 kg annehmen, obgleich er häufig überschritten wird. 100 kg Oel geben 50 bis 55 cbm Gas. Jeder Ofen giebt pro Tag in 10 Stunden 80 bis 85 cbm.

Nimmt man an, dass bei einer Anlage von 4 Oefen 2 in Betrieb sind, so erhält man 48 000 cbm Gas bei Verbrauch von 96 000 kg Oel, wovon für Verluste aus Undichtigkeit etc. 8 pCt.

in Abzug zu bringen sind, so dass sich 44 000 cbm ergeben. Man hat dann:

Kosten des Oeles:	
96 kg zu 12,8 ℳ für 100 kg	12 288,0 ℳ
Brennmaterial für die Oefen:	
220 kg zu 0,0248 ℳ mal 480 unter der Annahme dass 220 kg zu 24,8 ℳ die Tonne für 100 cbm Gas nöthig sind.	2 618,4 „
Brennmaterial für den Kessel:	
163 kg 0,0192 ℳ mal 480 unter der Annahme, dass 163 kg Kohle zu 19,2 ℳ die Tonne erforderlich sind.	1 501,6 „
Unterhaltung und Schmieröl:	
0,64 ℳ für 100 cbm Gas	307,2 „
Gehalt für drei Mann	5 600,0 „
Ersetzung der Retorten:	
12 Stück zu 128 ℳ	1 536,0 „
Reparaturen, Unvorhergesehenes, Werkzeug, Verschiedenes	920,0 „
im Ganzen	24 771,2 ℳ

Mithin beträgt der Preis für 1 cbm $\frac{24\,771{,}2}{44\,000}$ = rund 56 ₰.

Fügt man hierzu 10 pCt. Zinsen und Amortisation des Anlagekapitals (64 000 ℳ) gleich 6 400 ℳ und noch 880 ℳ allgemeine Verwaltungskosten, so ergiebt sich der Gesammtpreis für 1 cbm zu 72 ₰.

Nimmt man 15 pCt. Verlust an Gas an, so ergiebt sich 80 ₰.

Natürlich schwankt dieser Preis erheblich mit dem Preise der Rohmaterialien, deren Kosten etwa die Hälfte des Preises bedingen.

Einrichtung der Wagons.

Man ist sich heute wohl darüber einig, dass jeder Wagen seinen besonderen Gasbehälter haben muss. Die früheren Versuche mit einem gemeinschaftlichen Behälter für den ganzen Zug hatten den Vorzug eines Regulators, aber die Schlauchkuppelungen der einzelnen Wagen gaben zu dauernden Gasverlusten Veranlassung und Flammen flackerten häufig durch die Zugbewegung.

Auf oder unter dem Wagen bringt man Eisenblech-Reservoire von 3 mm Stärke an. Auf der Lyoner Linie hat man auf jedem Wagen zwei der Längsaxe parallele Blechcylinder von 32 cm, auch 52 cm Durchmesser angeordnet. Der Inhalt eines Cylinders beträgt 175 l für den gewöhnlichen Wagen erster Klasse mit 4 Koupees. Sie werden mit Gas von 7 Athmosphären gefüllt, so dass sie mit 350 l Füllung die 4 brennenden Lampen 28 Stunden speisen. Für die Salonwagen mit 3 Abtheilungen und 10 Flammen beträgt der Inhalt der beiden Reservoire 770 l; die Länge eines jeden beträgt in diesem Falle über 3 m.

Die Lampe kann von den Mitreisenden heruntergeschraubt werden, ohne indess ganz ausgelöscht werden zu können.

Da erfahrungsmässig die Reisenden häufig, wenn sie schlafen wollen, die Lampenvorhänge herunterziehen ohne die Flamme zu verkleinern, hat man die Einrichtung getroffen, dass mit dem Schliessen der Vorhänge selbstthätig die Lampe niedrig geschraubt wird. Für eine derartige Einrichtung hat die Gesellschaft Paris - Lyon - Mediterranée ein Patent (beschrieben im Jahrgang 1884 der „Revue industrielle“). Die Anwendung dieser Einrichtung hat in der Praxis zu einer Ersparniss von nahezu 50 pCt. geführt.

Die Füllung der Wagenreservoirs geschieht mittelst einer unterirdischen verzinnten Bleirohrleitung von 8 mm Wandstärke und 16 mm Lichtweite, die auf 15 Atmosphären geprüft ist und unter dem Perron liegt. Auf derselben befinden sich die Füllöffnungen in Abständen von 9—10 m, den Wagenlängen entsprechend. Diese Oeffnungen sind ovale gusseiserne Kästchen mit Deckel und enthalten einen Hahn, welcher mittelst Kautschuckschlauch mit dem Wagenreservoir verbunden wird. Man lässt Gas einströmen bis der Druckmesser 7 Atmosphären zeigt. Für das Füllen ist etwa eine Minute erforderlich.

Die Kosten für einen Wagen mit 4 Koupees haben 700 ℳ betragen, wobei die oben besprochenen zwei Reservoirs zu 350 l 203,4 ℳ gekostet haben. Ein Reservoir von 255 l würde 160 ℳ kosten.

Wir haben damit alle Einzelheiten zur Berechnung der Beleuchtungskosten. Der mittlere Verbrauch für die Brennerstunde beträgt 22 l zu 72 ₰ für das Kubikmeter

22 l à Kubikmeter 72 ₰	1,584 ₰
Unterhaltung der Apparate	0,240 „
Bedienung, Reinigung	0,284 „
Aufsicht	0,140 „
im ganzen	2,248 ₰

Dieser Preis würde sich auf 2,4 ₰ stellen, wenn, wie oben angenommen, der Preis des Kubikmeters auf 80 ₰ steigt. Die Kosten für Oellampen mit Rundbrenner von gleicher Lichtstärke (0,70 bis 0,75 Cariel) sind nachstehende:

30 g Oel (68 ℳ für 100 kg)	2,040 ₰
Cylinder und Dochte	0,480 „
Unterhaltung	0,560 „
Lampenanzünder und Besorger	1,152 „
im ganzen	4,232 ₰

Diese letztere Zahl muss man noch etwas vergrössern wegen Oelverlust, Flecken etc. und in Betracht ziehen, dass das oben erwähnte Patent die Gasbeleuchtungskosten vermindert, während eine ähnliche Einrichtung bei Oellampen schwer anzubringen sein dürfte. Dagegen sind die Einrichtungskosten bei Oel geringer, sie betragen 128 ℳ gegen 700 ℳ. Rechnet man die mittlere Brennzeit zu 8 Stunden und täglich 200 Diensttage für den Wagen, so würde der Amortisationsantheil bei 10 pCt.

für die Gasbrennerstunde	1,088 ₰
„ „ Oellampenstunde	0,200 „

betragen. Es kostet daher

Gas	3,352 ₰
Oel	4,432 „

so dass sich ein Unterschied von 1,2 ₰ für die Flammenstunde zu Gunsten der Gasbeleuchtung ergiebt.

Es dürfte indessen die letztere Beleuchtung sich noch billiger stellen, wenn die Gasgesellschaften das Oelgas herstellen würden.

Anstatt auf den stets beschränkten Bahnhofsterrains besondere Anstalten zu errichten, würden die Eisenbahngesellschaften ohne Zweifel vorziehen, ihr Fettgas von Gasgesellschaften zu beziehen, entweder bei grosser Nähe durch Rohrleitung oder in transportablen Reservoirs. Die Gasgesellschaften in London liefern bereits eine Sorte besseres Gas zu höherem Preise als das bisherige gewöhnliche Gas. R. B.

Denkschriften, betreffend die Erweiterung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.

(Schluss aus No. 18.)

12. Warburg-Arolsen.

Durch die Herstellung der vorbezeichneten Meliorationsbahn soll den Verkehrsbedürfnissen in dem von der Main-Weserbahn, der Deutz-Giessener, Ruhr-Sieg und oberen Ruhrthalbahn begrenzten beträchtlichen Landestheile, welcher neben Preussischem Staatsgebiet auch den Waldeckschen Theil der Fürstenthümer Waldeck und Pyrmont umfasst, weitere Befriedigung verschafft und zur Förderung seiner wirthschaftlichen Interessen eine neue langersehnte Schienenverbindung gewährt werden.

Während die durch die Gesetze vom 7. März 1880 (Gesetzsammlung S. 157), 15. Mai 1882 (Gesetzsamml. S. 280) und 21. Mai 1883 (Gesetzsamml. S. 85) zur Ausführung genehmigten Linien vornehmlich den Aufschluss des längs der Main-Weser- und der Ruhr-Siegbahn belegenen Verkehrsgebietes bezweckten, ist nunmehr die Herstellung einer Verbindung aus dem Innern des Landes nach der oberen Ruhrthalbahn in Aussicht genommen.

Die etwa 25,2 km lange Linie durchschneidet mit ungefähr 10,5 und 7,0 km die Preussischen Kreise Warburg (513 qkm, 31 000 Einwohner) und Wolfhagen (407 qkm, 24 000 Einwohner) und mit etwa 7,7 km den Waldeckschen Kreis der Twiste (307 qkm, 16 000 Einwohner). Die im Verkehrsgebiet der Bahn belegenen hauptsächlichsten Ortschaften sind die Städte: Warburg (4 600 Einwohner), Volkmarsen (2 400 Einwohner), Wolfhagen (2 800 Einwohner) und die Fürstlich Waldecksche Residenzstadt Arolsen (2 500 Einwohner).

Von den in Frage gekommenen Linien musste in Uebereinstimmung mit den Anträgen der Provinzialbehörden derjenigen von Warburg über Volkmarsen nach Arolsen der Vorzug gegeben werden, da dieselbe die weiteste Berücksichtigung der verschiedenen in Betracht zu ziehenden Interessen gestattet und insbesondere auch den Preussischen Kreis Wolfhagen in erwünschter Weise zum Aufschluss bringt.

Die 40 000 Bewohner des etwa 600 qkm grossen Verkehrsgebietes der projektirten Bahn betreiben bei der guten Beschaffenheit des Bodens und den vorhandenen ausgedehnten Waldungen zumeist und mit gutem Erfolge Land- und Forstwirthschaft. An industriellen und gewerblichen Anlagen existiren zur Zeit nur Holzschneidemühlen, Mahlmühlen, Lohgerbereien, Kalk- und Ziegelbrennereien, Steinhauereien, sowie eine Eisengiesserei, ein Hammerwerk und eine Maschinenfabrik für landwirthschaftliche Geräthe.

Von dem Bau der projektirten Verbindung werden die günstigsten Wirkungen auf die Hebung der wirthschaftlichen und gewerblichen Verhältnisse des entwickelungsfähigen Landestheiles zu erwarten sein. Auch darf nach Fertigstellung der Bahn auf eine gewinnbringende Ausbeute der unter den gegenwärtigen ungünstigen Kommunikationsverhältnissen nothleidenden Eisensteingruben gerechnet werden. In gleicher Weise wird den bereits im Betriebe befindlichen Steinbrüchen — die dort gewonnenen Schleifsteine sind von besonderer Güte — erwünschte Gelegenheit zur Erweiterung ihres Absatzgebietes und Vermehrung ihrer Produktion geboten werden.

Von den Transportgegenständen der Bahn werden die Erzeugnisse der Landwirthschaft, Viehzucht, Forstwirthschaft und des Bergbaues zu den Ausfuhrartikeln, dagegen Kolonial-, Manufaktur-, Eisen- und Stahlwaaren, künstlicher Dünger, Kohlen, Hopfen, Häute zu den Einfuhrartikeln gehören.

Dass die in Aussicht genommene Meliorationsbahn wie die durch Gesetz vom 15. Mai 1882 genehmigte und bereits dem Betriebe übergebene Eisenbahn von Wabern nach Wildungen zum Theil Waldecksches Gebiet berührt, dürfte aus den bereits in der Denkschrift über die Linie Wabern-Wildungen erörterten Gründen (Drucksachen des Hauses der Abgeordneten 1882 No. 22 S. 30) zu Bedenken keinen Anlass geben.

Die Baukosten der 25,2 km langen Bahn sind unter Ausschluss der auf 300 000 ℳ berechneten Grunderwerbskosten (215 500 ℳ für die Preussische und 89 500 ℳ für die Waldecksche Strecke) auf 2 550 000 ℳ gleich 101 200 ℳ pro Kilometer veranschlagt.

Hiervon entfallen auf den:

a) ungefähr 17,5 km langen Preussischen Theil . 1 605 000 ℳ

b) den ungefähr 7,7 km langen Waldeckschen Theil . . . . 945 000 „

Nach Abzug des ausser den Grunderwerbskosten von den Interessenten noch zu leistenden Baarzuschusses von 60 000 ℳ, wovon je 30 000 ℳ den diesseitigen und den Waldeckschen Interessenten zur Last fallen, waren daher noch 2 490 000 ℳ als staatsseitig aufzuwendendes Anlagekapital in den Gesetzentwurf einzustellen.

Bei Bemessung des Baarzuschusses ist der in den Kreis Wolfhagen entfallende Theil der Bahn ausser Ansatz geblieben, da die unentgeltliche Hergabe des erforderlichen Terrains mit Rücksicht auf die geringe Leistungsfähigkeit dieses Kreises als eine ausreichende Betheiligung desselben an den Baukosten angesehen werden muss.

13. Wissen-Morsbach.

Die Herstellung der vorbezeichneten, von den Interessenten lebhaft gewünschten und von den Provinzialbehörden dringend befürworteten Schienenverbindung bezweckt, das Thal der Wisser, eines Nebenflusses der Sieg, welches, ausgezeichnet durch reiche Schätze werthvoller Mineralien, vom Flecken Wissen in nördlicher Richtung bis Friessenhagen und Wildenburg sich erstreckt, dem Verkehr zu erschliessen.

Die ungefähr 11,3 km lange Bahn durchschneidet, von Wissen (1 900 Einwohner) ausgehend, mit einer Länge von etwa 6,3 km den Kreis Altenkirchen (638 qkm, 56 000 Einwohner), um mit dem Rest derselben von etwa 5 km im Kreise Waldbroel (300 qkm, 23 000 Einwohner) auszulaufen und, ausser kleineren Ortschaften, namentlich die Gemeinde Morsbach (4 200 Einwohner), sowie das Hinterland des Wisserthales (8 700 Einwohner) zum Aufschluss zu bringen.

Das Wisserthal und seine Umgebung ist reich an vortrefflichen Eisenerzen. Der Stahl des Morsbacher Bergbaues erfreut sich des besten Rufes und früher auch eines bedeutenden Absatzes; Kupfer- und Bleierze sind in so reichem Masse vorhanden, dass der Abbau derselben nach Herstellung der Bahn mit Erfolg und Gewinn wird betrieben werden können. Der in Betracht kommende Bezirk enthält im ganzen gegen 160 Gruben und Grubenfelder, von welchen bei günstiger Konjunktur ein erheblicher Theil reiche Ausbeute verheisst. Daneben finden sich Steinbrüche, deren vorzügliche Grauwacke zu Bruch- und Pflastersteinen schon jetzt lohnende Verwendung findet.

Wenn trotz dieser günstigen Voraussetzungen, die lange Zeit die Grundlage zu ausgedehnter gewerblicher und industrieller Thätigkeit im Wisserthal gebildet haben, in den beiden letzten Jahrzehnten ein so starker Rückgang in den wirthschaftlichen Verhältnissen desselben eingetreten ist, dass zur Zeit der grösste Theil der Eisensteingruben und Hochöfen zum Stillstand gezwungen und die Zahl der dort beschäftigten Bergleute von etwa 1 200 allmählich auf 200 herabgesunken ist, so muss dies in der Hauptsache darauf zurückgeführt werden, dass bei dem Mangel eines billigen und leistungsfähigen Verkehrsweges durch die Schwierigkeit und Kostspieligkeit der Landfrachten die Konkurrenz mit anderen besser situirten Bergbaubezirken erheblich erschwert ist. Es ist zu hoffen, dass nach Herstellung der erbetenen Schienenverbindung die Bevölkerung der von der Natur reich bedachten Gegend die nothgedrungen aufgegebene Konkurrenz wieder aufzunehmen im Stande sein wird. Handel und Industrie werden sich aufs neue beleben und den strebsamen Bewohnern des Wisserthales erwünschte Gelegenheit zur Besserung ihrer wirthschaftlichen Zustände bieten.

Auch die Landwirthschaft, deren Betrieb unter den jetzigen ungünstigen Verhältnissen gleichfalls mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, wird nach dem Bau der projektirten Bahn und der hierdurch gebotenen Möglichkeit billiger Herbeischaffung künstlicher Dungstoffe einem erfreulichen Aufschwung entgegensehen.

Ebenso wird der Versand der in ausgedehnten Waldungen gewonnenen Grubenhölzer, welcher schon jetzt in verhältnissmässiger Blüthe steht, voraussichtlich noch eine erhebliche Steigerung erfahren.

Als Exportartikel werden vorwiegend die Produkte des Bergbaues und der Forstwirthschaft der neuen Bahn zufliessen, während für den Import die in grossen Massen erforderlichen Bedarfsartikel, wie Kohlen, Koaks, künstliche Dungstoffe, Kolonial- und Manufakturwaaren hauptsächlich in Betracht kommen werden.

Die Baukosten der Bahn sind ausschliesslich der von den Interessenten in Höhe von 53 300 ℳ zu tragenden Grunderwerbskosten auf 858 000 ℳ = 75 900 ℳ pro Kilometer veranschlagt.

14. Schee-Silschede.

Nachdem die schon unter der früheren Privatverwaltung der Rheinischen Eisenbahngesellschaft in Angriff genommene und nach der Verstaatlichung des Rheinischen Eisenbahnunternehmens staatsseitig vollendete Eisenbahn von Wichlinghausen nach Hattingen, welche vorzugsweise zur Erschliessung des Sprockhöveler Kohlenreviers bestimmt ist, vor kurzem dem Betriebe übergeben worden, soll im Interesse des Aufschlusses der reichhaltigen Kohlenfelder bei Hasslinghausen, Hiddinghausen und Silschede die Herstellung einer auch bereits früher von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft projektirten sekundären Zweigbahn von der Station Schee der Linie Wichlinghausen-Hattingen nach Silschede zur Ausführung gebracht werden.

Die Linie, welche in ihrer ganzen Ausdehnung im Kreise Hagen (417 qkm, 125 000 Einwohner) liegt, bringt ein Verkehrsgebiet von etwa 48 qkm mit den Gemeinden Hasslinghausen (3 500 Einwohner), Hiddinghausen (1 100 Einwohner) und Silschede (2 300 Einwohner) zum Aufschluss. Den hauptsächlichsten Erwerbszweig der Bevölkerung bildet der Bergbau. Namentlich werden auf den Zechen Stock und Scheerenberg bei Hasslinghausen, Deutschland bei Hiddinghausen und Trappe bei Silschede mit einer Belegschaft von über 500 Mann schon jetzt nicht unerhebliche Quantitäten Kohle gefördert, welche indess trotz ihrer vorzüglichen Beschaffenheit und Verwendbarkeit für gewerbliche und industrielle Zwecke mangels billiger und leistungsfähiger Transportwege bisher fast ausschliesslich nur in den in unmittelbarer Nähe belegenen Industriebezirken Absatz finden konnte.

Durch die Anlage der projektirten Zweigbahn werden die ausgedehnten Kohlenfelder des Hasslinghausener Reviers zum Theil neu erschlossen, zum Theil erhöhtem Betriebe entgegengeführt und damit die Vorbedingungen für ein reges industrielles Leben und reichlichen Arbeitsverdienst geboten werden. Ihre volle Bedeutung wird die Bahn allerdings erst dann gewinnen, wenn die durch die Gesetze vom 21. Mai 1883 und 4. April 1884 (Gesetzsamml. S. 85, 105) zur Ausführung genehmigte Wupperthalbahn und die Verbindungsbahn Rittershausen-Wichlinghausen hergestellt und dadurch die Möglichkeit einer erheblichen Erweiterung des Absatzgebietes geschaffen sein wird.

Ausser Kohlen weist die zu erschliessende Gegend auch Kohleneisensteine, sowie Sandsteine in bester Qualität auf, welche indess bei den theuren Landfrachten bisher gleichfalls nur in beschränktem Umfange ausgebeutet werden konnten.

In den berührten Gemeinden befinden sich ausser mehreren Dampfbrennereien und Ziegeleien noch einige andere kleinere industrielle Etablissements.

Der der neuen Bahn zufliessende Verkehr wird hiernach im Versand hauptsächlich in Steinkohlen, Kokes, Eisen-, Bau-, Pflaster- und Ziegelsteinen, Eisenwaaren etc., im Empfang dagegen vornehmlich in Grubenholz, Eisenwaaren und Maschinentheilen, Baumaterialien, Getreide, Hülsenfrüchten und Kartoffeln, Futterrüben, Düngemitteln und Kolonialwaaren etc. bestehen.

Das Baukapital der etwa 9,2 km langen Linie beträgt mit Ausschluss der auf 200 000 ℳ anzunehmenden Grunderwerbskosten, welche den Interessenten zur Last fallen, 1 050 000 ℳ = 114 100 ℳ pro Kilometer. Nach Abzug des von den Interessenten ausserdem noch in Aussicht stehenden Bauzuschusses von 100 000 ℳ waren daher noch 950 000 ℳ in den Gesetzentwurf einzustellen.

Preisaufgabe des Vereins für Eisenbahnkunde in Berlin.

Wie im vergangenen Jahre hat der genannte Verein, wie in No. 16. S. 201 d. Ztg. erwähnt, auch für das Jahr 1885 eine Preisaufgabe zu stellen beschlossen, und dafür unter den von einem besonderen Ausschuss in Vorschlag gebrachten Aufgaben folgende ausgewählt: „Historisch-kritische Darstellung der Entwickelung des Eisenbahn-Oberbaues in Europa.“ Es ist die Entwickelung des Oberbaues der Eisenbahnen in Europa in vergleichender Weise zu erörtern, wobei auf eine möglichst kurz gefasste Darstellung, ohne jedoch wesentliches zu übergehen, Werth zu legen ist. Die Beurtheilung der Oberbau-Systeme und Konstruktionen hat nicht nur vom bau- und betriebstechnischen, sondern auch vom finanziellen Standpunkte aus zu erfolgen. Die Gleisverbindungen, wie Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben und dergl. sind nur

soweit mit in Betracht zu ziehen, als das betreffende Oberbau-System für dieselben — oder diese für das Oberbau-System — besondere Vortheile oder Nachtheile bieten. Die für erforderlich erachteten Zeichnungen sind in Skizzenform in den Text aufzunehmen. Für alle Erfahrungsangaben über Zeitdauer, Kosten, Gewichte und dergl. ist jedesmal die Quelle anzugeben, welcher dieselben entnommen sind. Die Ausarbeitung muss in Deutscher Sprache abgefasst sein und bis zum 31. Dezember 1885 an den Vorstand des Vereins für Eisenbahnkunde, Berlin W. 41 Wilhelmstrasse No. 92/93 eingeliefert werden; derselben ist ein versiegeltes Kouvert beizufügen, welches in der Aufschrift das gewählte Motto und im Innern den Namen des Verfassers enthält. Die preisgekrönte Arbeit bleibt Eigenthum des Verfassers; sofern letzterer eine Veröffentlichung derselben nicht beabsichtigt, steht dem Verein für Eisenbahnkunde das Recht zu, dieselbe auf Kosten des Vereins, unter Angabe des Namens des Verfassers, jedoch erst nach Ablauf von sechs Monaten, durch Druck zu veröffentlichen; nicht mit dem Preise bedachte Ausarbeitungen können vom 1. April 1886 ab zurückgefordert werden. Ein seiner Zeit zu wählender Ausschuss des Vereins wird in der Vereinssitzung des März 1886 über die eingegangenen Arbeiten berichten und sich gleichzeitig darüber äussern, ob und welcher der Arbeiten der ausgesetzte Preis von vierhundert Mark zuzuerkennen ist.

Es ist gewiss dankbar anzuerkennen, dass der Verein, obgleich die Ausschreibung einer Preisaufgabe für das Jahr 1884 nicht zu einem günstigen Ergebniss geführt hat und obgleich es ihm mit Rücksicht auf die verfügbaren Geldmittel nicht möglich ist, einen Preis auszusetzen, der eine volle Entschädigung für die zur Lösung einer solchen Aufgabe aufzuwendende Arbeit gewährte, doch auf der einmal eingeschlagenen Bahn nicht stehen geblieben ist, sondern durch Stellung einer neuen Preisaufgabe wiederum die Anregung zur wissenschaftlichen Erörterung zeitgemässer wichtiger Fragen des Eisenbahnwesens giebt. Als eine solche Frage muss die für 1885 gestellte Aufgabe in der That angesehen werden, da der Zeitpunkt näher und näher rückt, in welchem endlich ein für längere Zeit massgebendes Urtheil gefällt werden muss über die verschiedenen, in grösserem Umfange zur Anwendung gekommenen Oberbau-Systeme, namentlich darüber, unter welchen Umständen der Oberbau auf hölzernen Schwellen oder derjenige auf eisernen Unterlagen zu empfehlen ist, sowie ob in letzterem Falle die Anwendung eiserner Querschwellen oder eiserner Langschwellen den Vorzug verdient. Es kann nicht verkannt werden, dass es für diesen bevorstehenden Zeitpunkt von besonderem Werth ist, noch einmal Umschau zu halten über die Erfahrungen in betreff der in den verschiedenen Ländern und unter verschiedenen Verhältnissen zur Verwendung gelangten Oberbau-Systeme, und das hierüber in vielfachen Sonderschriften und zerstreuten Mittheilungen in Zeitschriften enthaltene reiche Material an einer Stelle zu sammeln und in einer vergleichenden Gegenüberstellung kritisch zu beleuchten. („Centralbl. d. Bauverw.“)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Ausbau der Orientbahnen.

Unsere Diplomatie hat nach vielen Peripetien und Hemmnissen einen Sieg errungen. Die Pforte ist endlich den im Berliner Kongresse übernommenen Verpflichtungen gerecht geworden, sie hat den Bau der Türkischen Bahnen an eine Unternehmung vergeben und den Beginn der Arbeiten angeordnet. Während Oesterreich-Ungarn schon Ende 1883 die Linie Budapest-Semlin und Serbische Regierung Ende 1884 die Linie Belgrad-Nisch fertigstellte, letztere überdies den Ausbau der beiden Anschlusslinien zur Eisenbahn Salonich-Mitrowitza und den aus Konstantinopel bis an die Serbisch-Bulgarische Grenze zu führenden Schienenstrang fördert, endlich Bulgarien die Verbindung von der Serbisch-Bulgarischen Grenze über Sofia bis an die Bulgarisch-Türkische Grenze herzustellen von ihrer Sobranje ermächtigt wurde — hat die Pforte allem Drängen unseres Auswärtigen Amtes die unglaublichsten Winkelzüge und Verschleppungen entgegengestellt. Nun ist zu hoffen, dass sie bis zum Oktober 1886 den auch in der Konferenz à quatre zugesagten Ausbau der Orientbahnen vollzogen haben wird und die dadurch verwirklichte Weltstrasse von dem bestehenden Schienenstrange des Occidents bis an die Häfen des Aegäischen Meeres einer- und an die Dardanellen andererseits vollendet sein wird. Die civilisatorische Mission Europas wird durch den auf diesem Schienenwege vordringenden Handel mächtig gefördert werden.

Eisenbahnvorlagen im Oesterreichischen Reichsrathe.

Ausser der Nordbahnfrage, über welche wir in nächster Nummer berichten, beschäftigen den Reichsrath noch mehrere Bahnprojekte. Der Handelsminister hat nämlich dem Reichsrathe in letzter Stunde noch vier Eisenbahnvorlagen unterbreitet. Zwei derselben, welche die Lokalbahn Lemberg-Rawa Ruska und zwei Lokalbahnen in der Bukowina betreffen, wurden auf Grund von Vereinbarungen mit der Lemberg-Czernowitzer Eisenbahngesellschaft eingebracht. Die Kosten der Bukowinaer Lokalbahnen Hatna-Kimpolung und Hliboka-Berhometh mit der Abzweigung Karapcziu-Czudin sind mit 5,6 Millionen Gulden präliminirt, wovon 3,92 Millionen durch Emission von Prioritätsaktien al pari und 1,68 Millionen Gulden durch Ausgabe von Stammaktien al pari beschafft werden sollen. Die Konzessionswerber hätten 1,2 Millionen Gulden Prioritäts- und 130 000 fl. Stammaktien, der Griechisch-Orientalische Religionsfonds 850 000 fl. und die Lemberg-Czernowitzer Bahn 1,87 Millionen Gulden Prioritätsaktien, das Land Bukowina 150 000 fl. und der Staat 1 100 000 fl. Stammaktien zu übernehmen. Das Erforderniss für die Linie Lemberg-Rawa Ruska ist mit 3 276 000 fl., das Nominal-Anlagekapital mit 3 441 000 fl. präliminirt, wovon auf das Land Galizien und die Stadt Lemberg 120 000 fl. entfallen, während der Staat 900 000 fl. Stammaktien, die Lemberg-Czernowitzer Bahn 1 934 000 fl. Prioritäts- und 207 000 fl. Stammaktien, das die Schienen und das Kleinmaterial liefernde Eisenwerk 280 000 fl. Prioritätsaktien zu übernehmen hätten. Die dritte der Vorlagen betrifft den Bau der Mühlkreisbahn. Die Baukosten sind mit 1 230 000 fl. präliminirt, wovon 900 000 fl. der Staat durch Uebernahme von Stammaktien, 200 000 fl. das Land Oberösterreich und den Rest die Interessenten zu leisten hätten. Die vierte Vorlage, welche den Bau einer Lokalbahn von Laibach nach Stein sicherstellen soll, bestimmt, dass der Staat zu den mit 686 000 fl. präliminirten Anlagekosten 200 000 fl. (gegen Stammaktien), das Land Krain 50 000 fl. und die zu bildende Gesellschaft den Rest aufzubringen haben. Diese Vorlagen wurden bereits den Referenten zugewiesen. Eine Interpellation des Abg. Dr. Peez, betreffend den Bau der Linie Gablonz-Tannwald, beantwortete der Handelsminister Baron Pino im Eisenbahnausschusse dahin, dass die Regierung nach Möglichkeit dahin wirken werde, das Zustandekommen dieser Bahnlinie herbeizuführen.

Landes- und Kommunalsteuern vom Staatseisenbahn-Betriebe.

Hierüber wurde im Oesterreichischen Abgeordnetenhause folgender, von mehreren Deputirten unterzeichneter Gesetzentwurf beantragt: § 1. Bis zur Erlassung eines Gesetzes über die definitive Regelung der vom Staatseisenbahn-Betriebe zu leistenden Landes- und Gemeindeabgaben hat vorläufig die Staatsverwaltung von den in ihrem Eigenthume oder in ihrem Betriebe befindlichen oder zukünftig in ihr Eigenthum oder in ihren Betrieb übergehenden Eisenbahnen, ohne Unterschied, ob solche Bahnen bei ihrem Uebergange in die Verstaatlichung bereits steuerpflichtig waren oder durch spezielle Gesetze von der Entrichtung der Staatssteuern befreit sind, selbständige Landes- und Gemeindeabgaben auf Grund steuerfreier Anschläge zu entrichten, welch letztere nach den bisherigen, für Privateisenbahn-Unternehmungen geltenden Steuergesetzen zu bemessen sind. — § 2. Die Vertheilung dieser Landes- und Gemeindeabgaben auf die einzelnen Länder und Gemeinden hat, insofern dieselben von den Erwerb- und Einkommensteuer-Anschlägen bemessen werden, auf Grundlage des Gesetzes vom 8. Mai 1869 stattzufinden. — § 3. Die Bemessung, Vorschreibung und Einhebung der Landes- und Gemeindeabgaben von anderen Steuerkategorien, als: Grundsteuer, Hauszins-, Hausklassensteuer, sowie anderer selbstständiger Gemeindeabgaben, wie Hauszinskreuzer, haben in jenen Ländern und in jenen Gemeinden, wo sich das betreffende Steuerobjekt befindet, auf Grund der für die Bemessung dieser Steuern allgemein gültigen Vorschriften stattzufinden. — § 4. Dieses Gesetz tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit und hat rücksichtlich derjenigen im Eigenthume oder Betriebe des Staates befindlichen Bahnen, von welchen bereits vor ihrer Uebernahme in das Eigenthum oder in den Betrieb des Staates Landes- und Gemeindeabgaben entrichtet wurden, bis zu dem Zeitpunkte, wo von Seite der Staatsverwaltung die Fortentrichtung dieser Abgaben verweigert wurde, rückwirkende Kraft. Diese Bestimmung hat auch auf solche Bahnen Anwendung, welche zur Zeit der Uebernahme in das Eigenthum oder in den Betrieb des Staates durch spezielle Gesetze von der Entrichtung der Staatssteuern befreit waren. — § 5. Die Minister des Handels und der Finanzen sind mit dem Vollzuge des Gesetzes beauftragt.

Die Ungarische Subvention der Staatsbahn.

Die Verhandlungen mit der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft bezüglich der Regelung der Staatssubvention sind beendigt. Es handelte sich hierbei nicht um die Erhöhung der bisherigen Garantie des Ungarischen Staates, sondern um eine einheitliche Regelung dieses Verhältnisses, da die Verfügungen bezüglich der Staatsgarantie in verschiedenen Gesetzen und Verträgen zerstreut sind und auf verschiedenen Grundlagen und Berechnungen basiren, wie sich eben das Bahnnetz der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft successive unter verschiedenen Verhältnissen entwickelt hat. Nun soll auch diese Angelegenheit definitiv und einheitlich geregelt und damit die Stellung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Ungarn klarer präzisirt werden.

Beförderung von Wolle in offenen Wagen.

Die Verwaltung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft ist namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen beim K. K. Handelsministerium um die Genehmigung zur Einhebung einer Deckenmiethe bei Beförderung von Wolle, insbesondere von Kunstwolle, in offenen Wagen für den Fall eingekommen, wenn die genannten Artikel mangels der Verständigung mit dem Versender über Beförderung in gedeckt gebauten Wagen bei Aufgabe in gefettetem Zustande in offenen Wagen verladen werden müssen, und der vorgeschriebene Deckenverschluss nicht vom Aufgeber, sondern von der Eisenbahn beigestellt wird. Hierüber wurde nun der Verwaltung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft vom K. K. Handelsministerium eröffnet, dass die Frage der Einhebung einer Deckenmiethe bei Beförderung der genannten Artikel bereits im Jahre 1882 zur Erörterung gelangte und schon damals dahin entschieden wurde, dass eine derartige Einhebung unzulässig ist.

Fahrkarten mit längerer Giltigkeitsdauer.

Vom Verein für kaufmännische Interessen wurde dem Oesterreichischen Handelsminister eine Petition dahin überreicht, dass auf allen in Wien einmündenden Eisenbahnen Tour- und Retourkarten von und zu sämmtlichen Stationen zu ermässigten Preisen und mit entsprechend langer Gültigkeitsdauer ausgegeben werden. In der Eingabe wird auf diese, in ganz Deutschland längst eingeführte Einrichtung hingewiesen, insbesondere auf Berlin, welches zum Theil seinen so raschen und kolossalen Aufschwung auch dieser Einrichtung zu verdanken hat. Weiter wird darin betont, wie dringend diese Einrichtung für Wien geboten erscheint zur Hebung des Handels und der Industrie, sowie zur Förderung des so spärlichen Fremdenverkehrs. Diese Begünstigung soll daher nicht nur, wie dies zum Theil der Fall ist, den Touristen und Vergnügungsreisenden, sondern speziell auch den Handel- und Gewerbetreibenden auf allen Bahnen zu gute kommen. Der Handelsminister sagte seine Unterstützung bereitwillig zu.

Die heurige Eisenbahn-Baukampagne in Oesterreich.

Dieselbe dürfte eine äusserst rege werden. Abgesehen davon, dass die verschiedenen Bausektionen der Böhmisch-Mährischen Transversalbahn bereits aufgestellt sind und dass auch die Staatsbahnstrecke Stryj-Beskid erhebliche Fortschritte macht, stehen noch eine Reihe kleinerer, aber nicht unwichtiger Lokalbahnlinien im Baue, von denen mehrere, wie die Fortsetzungsstrecke der seit November vorigen Jahres im Betriebe befindlichen Linie M.-Weisskirchen-Krasna und von Krasna nach Wsetin, ferner die Strecken Rudelsdorf-Landskron, Brünn-Tischnowitz nahezu vollendet sind. Viele der vorliegenden Projekte, insbesondere jene betreffs der Lokalbahnen in Steiermark und Niederösterreich, sollten jedoch recht bald in Angriff genommen werden. Namentlich in Niederösterreich muss die sogenannte Wienerwald-Bahnlinie (Verbindung der Badener Gegend mit den Distrikten um St. Pölten) die Herstellung der Linien Mariazell-Neuberg-Schrambach, sowie der Ausbau der Rumpfstrecke Pöchlarn-Gaming über Ipsitz bis an die Rudolfsbahn und die Erbauung von kleineren Lokalausästungen der Franz Josefsbahn nach Waidhofen, Horn etc. als dringend bezeichnet werden.

Neue Dampftramways in Niederösterreich.

Die Lokomotivfabrik Firma Krauss & Co. ist fortwährend bemüht, das Dampftramwaysystem in Oesterreich einzubürgern. Die bisherigen Versuche, wie z. B. die Linie Hietzing-Petersdorf (Perchtoldsdorf) haben die Vorzüglichkeit des Systems, wie dessen Anpassung an unsere lokalen Verhältnisse erwiesen. Bekanntlich werden nunmehr die Linien Wien-Stammersdorf und Wien-Floridsdorf hergestellt, sowie die genannte Firma in Anbetracht des äusserst günstigen Verkehrs der Hietzing-Perchtoldsdorfer Linie die Verlängerung derselben bis Mödling und Herstellung einer Dampftramwaylinie von Hietzing über Unter- und Ober-St. Veit nach Hacking plant und bereits um die dies bezüglichen Konzessionen eingekommen ist.

Vortragsabend im Oesterreichischen Eisenbahnklub.

Sektionschef a. D. v. Nördling eröffnete den letzten Vortragsabend mit der Erinnerung an seinen über „die Selbstkosten der Eisenbahnen" vor längerer Zeit in diesem Klub gehaltenen Vortrag, indem er seine soeben im Buchhandel erschienene Broschüre über diese Selbstkosten vorlegte, aus welcher resultirt, „dass dieselben sich durchschnittlich auf 0,7 Kr. und bei der Ferdinands-Nordbahn und andern frequenten Bahnen auf 0,5 Kr. pro Tonnenkilometer stellen, welche Sätze sich bei voller Ausnutzung der Züge und Rückfrachten noch bedeutend reduziren". Inwiefern diese Resultate der Wirklichkeit entsprechen, wird eine nähere Prüfung dieses Werkes ergeben, auf welches wir demnächst zurückkommen. Hierauf hielt Prof. Dr. A. v Waltenhofen einen Vortrag über die Messung der elektrischen Energie, dessen volles Verständniss spezielle elektrotechnische Vorkenntnisse bedingt, und von der Versammlung mit Beifall aufgenommen wurde.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Furcht vor dem ungünstigen Einflusse der Deutschen und Französischen Getreidezölle auf die Transportwerthe ist noch nicht ganz überwunden, da der Effekt der günstigern Betriebsausweise sich nur schwach und bei einigen Bahnen sogar in Rückgängen äusserte. So notiren Staatsbahn 307,25, während Carl-Ludwig 271,25, Nordwest 175,50, Elbethal 181,75 und Südbahn 141,50 notiren. Die Uebernahme von 17225 Aktien der Franz-Josefbahn aus den gemeinsamen Aktiven der Regierung seitens einer Gruppe von Bankinstituten rief eine Kurssteigerung von 211,80 hervor. Das noch immer schwankende Definitivum der Nordbahn hat deren Rückgang auf 2450 zur Folge gehabt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion ist der neue Kilometerzeiger No. 80 (K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn), sowie der IX. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern herausgegeben worden. Durch den neuen Kilometerzeiger No. 80 wird der im Juni 1884 ausgegebene Kilometerzeiger gleicher Zahl aufgehoben und es ist derselbe einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Das neu aufgestellte Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss No. 10 (Braunschweigische Eisenbahn), sowie der II. Nachtrag zu dem Verzeichniss No. 30 (Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg) und der VI. Nachtrag zu dem Verzeichniss No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen) ist von der geschäftsführenden Direktion vertheilt worden. Durch das neue Verzeichniss No. 10 wird das im April 1883 ausgegebene Verzeichniss gleicher Zahl aufgehoben und es ist dasselbe einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1107 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 28. v. Mts.)

No. 1123 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Vereins-Verwaltungen, die Warschau-Wiener Eisenbahn und die Rumänischen Staatseisenbahnen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Rinderpest (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 1128 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Einschleppung der Reblaus (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 1154 vom 27. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Entwurfe des Hauptverzeichnisses der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete und zu dem den neuen Ausführungsvorschriften als Anhang beizufügenden Verzeichnisse der mit der Billetverwaltung beauftragten Dienststelle (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 1181 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 1185 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 1186 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Reblaus (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 1224 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu Nummer 9 der Veränderungsnachweisung zur Vereins-Kartenliste (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 1225 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 1226 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Entwurfe eines neuen alphabetischen Verzeichnisses der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Der Eisenbahnball in Budapest.

Der diesjährige Fasching brachte der aufblühenden Stadt Budapest eine besonders für die tanzlustige Jugend grosse Ueberraschung durch die Einführung eines Eisenbahn-Eliteballes. — Ist die Kreirung eines Eliteballes immer mit grossen Schwierigkeiten verbunden, so war dies hier noch mehr der Fall, da die Eisenbahnwelt Ungarns, wie überhaupt das Ungarische Eisenbahnwesen noch jung ist, und sich erst die Gunst des hauptstädtischen Publikums erringen musste, was aber glänzend gelang, nachdem der Eisenbahnball oder wie der offizielle Ungarische Titel lautet „vasuti bál" der glänzendste der Ballsaison war, auf welchem sich die elegante Welt vollzählig einfand. Der Ball stand unter dem Protektorate der Generaldirektoren: Hieronymi, Präsident des Budapester Direktoriums der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft, von Tolnay, Chef der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, Ritter von Fáckh der Ungarischen Westbahn, Vicomte de Maistre der Kaschau-

Oderberger Bahn und von Ivánka der Ungarischen Nordostbahn, und fungirte als Lady Patroness die Gattin des Oberhofmeisters Sr. Majestät, die Gräfin G. Szapáry. Unter den hervorragenderen Gästen seien genannt der Minister a. D. Graf Julius Andrassy, der Obersthofmeister Sr. Majestät, Graf Szapáry, die Minister Baron Fejérváry und Dedekovich, der Landeskommandirende Baron Edelsheim-Gyulai, der Generalkonsul für Deutschland Graf Berchem, Staatssekretär Gromon, von Seite des Königlich Ungarischen Kommunikations-Ministeriums die Sektionsräthe Ambrozovich, Barvics, Dr. Herics, die Ministerialräthe Dr. Ribáry, Nagy, Dr. Németh, die hervorragendsten Reichstagsabgeordneten, die Eisenbahndirektoren Ritter von Schwing, Ritter von Brahms, Edler von Blazovics, Ulmann de Erény, die Funktionäre Baron Stockinger, Ritter von Gründorf u. a., ferner die Gäste aus Wien, der Generaldirektor de Serres, Polonceau, Kaiserlicher Rath Schwab und der Chef des Eisenbahndepartements im Oesterreichischen Reichskriegsministerium, Ritter von Guttenberg. — Wenn man noch erwähnt, dass die sämmtlichen glänzenden Räume der im maurischen Style erbauten Redoute mit einem reizenden Flor der durch ihre Schönheit berühmten Ungarinnen besetzt waren, welche nach eigens für diesen Ball komponirten Weisen, „Orient-Express“-Polka, „Fertig“-Walzer, Terpsichoren huldigten, dass auf der mit tropischen Gewächsen gezierten Patronessen Estrade die Damen der Ungarischen Aristokratie thronten, kann man sich ein Bild des gelungenen Ballvergnügens bilden, welches ein Reinerträgniss von 1 400 fl. abwarf. — Die Hälfte dieses Betrages wurde dem in Gründung begriffenen Journalisten-Pensionsfonds für die liebenswürdige Unterstützung der Presse und die andere Hälfte zur Gründung eines Eisenbahnbettes in der Heilanstalt Bethesda verwendet. Nachdem der schwierige Anfang überwunden und daher voraussichtlich für die Zukunft der Erfolg gesichert ist, fasste das Ballkomitee den Beschluss, nach dem Wiener Vorbilde fernerhin das Gesammterträgniss, welches die flotten Verkehrsbeamten ertanzen — zur Gründung eines separaten Eisenbahn-Unterstützungsfonds für nicht pensionsberechtigte Eisenbahnbedienstete und deren Hinterbliebenen zu verwenden. Mész—.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen.

Nach dem Geschäftsbericht pro 1883 hat der Verkehr, und zwar sowohl der Personen- wie der Güterverkehr, in dem Berichtsjahr zugenommen. Bezüglich der Personenbeförderung wird erwähnt, dass die Einnahmen aus diesem Dienstzweige nicht nur diejenigen des Vorjahres, sondern, mit Ausnahme des Jahres 1875, auch jene sämmtlicher früheren Jahre wesentlich überschritten haben. Ein nicht unerheblicher Theil dieser Verkehrszunahme ist der Entwickelung des Rundreiseverkehrs zuzuschreiben. Bei letzterem Verkehr ist hauptsächlich die Gotthardroute in Betracht gekommen, durch deren Eröffnung sich auch der sonstige Deutsch-Italienische Personenverkehr bedeutend gehoben hat. In dem höheren Erträgniss des direkten Personenverkehrs kommt übrigens auch das Bestreben der Verwaltung, die Badischen Bahnen durch günstige Anschlüsse in immer ausgedehnterem Masse an den direkten Verkehrsbeziehungen zu betheiligen, zum Ausdruck. Die Steigerung des Güterverkehrs hat 8,64 pCt. betragen; es vertheilt sich diese Verkehrszunahme ziemlich gleichmässig auf den direkten, Binnen- und Transitverkehr. Unter den direkten und Transitverkehren sind es namentlich die Wechselverkehre Baden mit Elsass-Lothringen, der Hessischen Ludwigsbahn, Bayern und Württemberg, der Westdeutsche Verbandsverkehr, Hessen nach und von Württemberg, der Kohlenverkehr Saarbrücken nach Baden, Württemberg und Bayern, sowie der Italienisch-Deutsche Verkehr, welche einen regeren Gütertransport als im Vorjahre verzeichnen.

Infolge des vermehrten Verkehrs steigerten sich selbstverständlich auch die Betriebsausgaben und es wirkten ferner die für Entschädigungen erwachsenen ausserordentlichen Kosten wesentlich auf deren Erhöhung ein.

Die Betriebslänge der Badischen Bahnen betrug im Jahre 1883 1 317,29 km (gegen 1 317,26 km im Vorjahre), das Anlagekapital bezifferte sich beim Jahresschluss auf 406 510 884 ℳ (gegen 404 579 072 ℳ), wovon 405 544 978 ℳ zur Rentenberechnung kommen.

An Betriebsmitteln waren 411 Lokomotiven (gegen 412), 1 083 Personenwagen (gegen 1 068), 6 276 Lastwagen (gegen 6 149), 7 359 Wagen für den Verkehr im Ganzen (gegen 7 217) und 293 Bahndienstwagen (gegen 281) vorhanden.

Befördert wurden 10 701 788 Reisende (gegen 10 537 874), 28 222 t Reisegepäck (gegen 26 547 t), 157 Fahrzeuge (gegen 210), 311 Leichen (gegen 348), 87 828 t Thiere (gegen 88 959 t), 35 528 t Eilgüter (gegen 33 238 t), 441 856 t Stückgüter (gegen 423 687 t), 4 431 677 t Güter zu ermässigten Taxen (gegen 4 061 741 t), zahlpflichtige Güter überhaupt 4 909 061 t (gegen 4 518 666 t), an frachtfreien Dienstgütern 248 318 t (gegen 204 487 t).

Die Einnahmen bezifferu sich aus dem Personenverkehr auf 10 839 451 ℳ (gegen 10 583 315 ℳ), aus dem Gepäck-, Fahrzeuge-, Leichen- und Thierverkehr auf 1 572 691 ℳ (gegen 1 597 248 ℳ), aus dem Güterverkehr auf 18 988 777 ℳ (gegen 17 134 124 ℳ), aus den Transporten überhaupt auf 31 400 919 ℳ (gegen 29 314 487 ℳ), aus Leistungen für die Reichspostverwaltung auf 43 792 ℳ (gegen 44 213 ℳ), aus Militärguttransporten 53 370 ℳ (gegen 40 092 ℳ), aus Wagenmiethen 801 969 ℳ (gegen 747 021 ℳ), aus sonstigen Quellen 1 942 023 ℳ (gegen 1 877 221 ℳ), im ganzen 34 242 073 ℳ (gegen 32 023 234 ℳ), d. i. pro Kilometer Bahnlänge 25 994 ℳ (gegen 24 310 ℳ).

Die Ausgaben beziffern sich im ganzen auf 20 538 050 ℳ (gegen 18 256 035 ℳ) oder pro Kilometer auf 15 591 ℳ (gegen 13 859 ℳ). Die Ausgaben absorbirten 59,98 pCt. von der Bruttoeinnahme (gegen 57,01 pCt.).

Der Einnahmeüberschuss betrug im ganzen 13 704 023 ℳ (gegen 13 767 199 ℳ) oder pro Kilometer Bahnlänge 10 403 ℳ (gegen 10 451 ℳ), in Prozenten des Anlagekapitals 3,38 pCt. (gegen 3,42 pCt.).

Jede beförderte Person hat durchschnittlich 25,89 km (gegen 25,65 km) durchfahren, jede Tonne Gut 75,68 km (gegen 74,84 km). Die Transporteinnahme beträgt von 1 Person im Durchschnitt pro 1 km 3,91 ₰ (3,91 ₰ im Vorjahre) und von 1 t Gut 5,11 ₰ (5,07 ₰).

Im Vergleich mit dem Vorjahre hat die Zahl der beförderten Personen um 1,56 pCt., die Tonnenzahl der Güter um 8,64 pCt., die Gesammteinnahme um 6,93 pCt. und die Gesammtausgabe um 12,50 pCt. zugenommen, der Einnahmeüberschuss hat dagegen um 0,46 pCt. abgenommen.

Die Badische Dampfschifffahrt auf dem Bodensee hat im Jahre 1883 im Bestand der Anlagen und des Betriebsmaterials keine Aenderung erfahren. Die Dampfboote haben an Nutzleistungen einschliesslich des Schleppdienstes 152 104 km (gegen 156 426 km) zurückgelegt, also 4 322 km oder 2,76 pCt. weniger als im Vorjahre. Diese Minderleistung hat hauptsächlich in dem zurückgegangenen Trajektverkehr und auch in dem Umstande, dass der Sommerdienst 17 Tage später als im Vorjahre begonnen hat, ihre Begründung. Sämmtliche Schiffe waren zusammen an 1 409 Tagen im Dienst und an 1 146 Tagen in Reserve und Reparatur. Ein Schiff legte im Durchschnitt täglich 107,95 km (gegen 108,33 km) zurück. Die Anzahl der beförderten Reisenden betrug 198 420 (gegen 197 020 im Vorjahre), also 1 400 mehr oder 0,71 pCt. An Gepäck wurden 520 045 kg (gegen 492 110 kg) oder 27 935 kg = 5,68 pCt. mehr befördert. Die Anzahl der beförderten Thiere betrug 5 961 (gegen 5 397). Der Gütertransport belief sich auf 35 442 t (gegen 40 991 t) oder 5 549 t = 13,54 pCt. weniger.

Die Betriebseinnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 168 797 ℳ (gegen 158 918 ℳ) oder mehr 9 879 ℳ = 6,22 pCt., aus dem Güterverkehr 108 681 ℳ (gegen 117 236 ℳ) oder weniger 8 555 ℳ = 7,30 pCt., aus sonstigen Quellen 1 695 ℳ (gegen 2 649 ℳ) oder weniger 954 ℳ = 36,01 pCt., im Ganzen 279 173 ℳ (gegen 278 803 ℳ) oder mehr 370 ℳ = 0,13 pCt. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 240 104 ℳ (gegen 235 064 ℳ) oder 5 040 ℳ = 2,14 pCt. mehr als im Vorjahre. Der Einnahmeüberschuss belief sich somit auf 39 069 ℳ oder 3,13 pCt. des sich auf 1 264 400 ℳ beziffernden Anlagekapitals.

Aus Russland.

Plozk-Nowogeorgjewsk.

Wie man dem „Pet. Her.“ aus Plozk schreibt, trägt man sich dort mit der Hoffnung, schon im nächsten Jahre durch eine Eisenbahn einerseits mit Nowogeorgjewsk und andererseits mit der Deutschen Grenze verbunden zu werden. Von Plozk bis zur Grenze soll die Bahn die Spurweite der Deutschen Eisenbahnen erhalten, während die übrige Strecke die Russische Spurweite haben wird. — Die längst beabsichtigte Fusion der Eisenbahngesellschaften Orel-Grjasi und Grjasi-Zarizyn nähert sich nunmehr ihrer Verwirklichung. Die Centralverwaltung der vereinigten Gesellschaften wird sich in Orel befinden. Ihr Verhältniss zur Koslow-Woronesh-Rostowbahn dürfte die Orel-Grjasi-Eisenbahn bereits im Juli dieses Jahres lösen.

Wladikawkasbahn.

Der Ustaw der Wladikawkas-Eisenbahngesellschaft ist nach dem „Pet. Her.“ auf folgender Grundlage bestätigt worden: 1. Die Gesellschaft verpflichtet sich, zum bestimmten Termin eine Zweigbahn von der Station Tichorjezkaja an der Rostow-Wladikawkas Eisenbahn bis zur Stadt Noworossisk in einer Länge von 258 Werst zu bauen; ausserdem hat die Gesellschaft eine Brücke für Eisenbahnzüge und Equipagen über den Kuban bei Jekaterinodar und Chausseen von den Stationen Jekaterinodar und Noworossisk nach den gleichbenannten Städten hin zu bauen. 2. Die Gesellschaft darf nicht später als im Verlaufe von drei Monaten, nach Bestätigung des Bauprojektes, die Arbeiten in Angriff nehmen und müssen dieselben in 2½ Jahren, gerechnet vom Tage der Ustawbestätigung, beendigt und die Bahn dem Verkehr übergeben sein. 3. Nach Verlauf von 5 Jahren, gerechnet vom Tage der Eröffnung der Bahn, hat die Regierung das Recht, die Aktien der Gesellschaft anzukaufen und von der Zweigbahn selbst vollkom-

menen Besitz zu ergreifen. Dieser Auskauf wird nach erfolgter Vorstellung des Kommunikations- und Finanzminsters mit Allerhöchster Genehmigung vorgenommen.

Warschau-Wien.

Die Warschau-Wiener Bahn hat für den Januarmonat eine Mindereinnahme von 56 000 Rbl. zu registriren. Dieses lässt sich, wie die „Birshewyja Wedomosti“ schreiben, durch die Konkurrenz der soeben eröffneten Iwangorod-Dombrowo-Eisenbahn sehr leicht erklären. Selbstverständlich wird man erst nach Verlauf eines vollen Monats den faktischen Einfluss dieser Konkurrenz zu bemessen in der Lage sein. Die Iwangorod-Dombrowo-Eisenbahn wurde ja bekanntlich erst im Laufe des Januarmonats eröffnet. Wie dem auch sein mag, so kann man der Mindereinnahme von 58 000 Rbl., welche die Warschau-Wiener Bahn im Januarmonat erzielte, immerhin keine grosse Bedeutung beimessen, da diese Summe blos 8 pCt. von der Einnahme des vorjährigen Januars (732 364 Rbl.) repräsentirt.

Iwangorod-Dombrowo.

Die Dämme der Bahn sind infolge stattgehabter Regengüsse durch Wasserspülung arg beschädigt und sogar stellenweise gänzlich durchbrochen worden. Theilweise müssen die Passagiere an den schadhaften Stellen umsteigen. Auf der Strecke Olkusz nach Dombrowo ist der Verkehr vollständig eingestellt.

Transkaspische Eisenbahn.

Ganz kürzlich hat der Russische Kriegsminister einen Kontrakt für die baldigste Lieferung von Stahlschienen im Werthe von 3 Millionen Mark für die Transkaspische Bahn abgeschlossen. Dieselben sind für die Sektion der Linie von Kizil Arval nach Askabad (die Bahn, die nach Indien verlängert werden soll) bestimmt und sollen sofort gelegt werden.

Verbindung zwischen Baku und Batum.

Letzten Frühling bestellte das Russische Gouvernement eine Kommission, welche die zweckmässigsten Mittel zur Verbindung von Baku mit Batum zum besseren Transport des Petroleums aus den Kaspischen Regionen nach Europa ermitteln sollte.

Nach mehrfachen Sitzungen hat sich die Kommission dahin schlüssig gemacht, dass das rollende Material der Transkaukasischen Bahn um 58 Lokomotiven und 750 Petroleumwagen zu vermehren sei, um täglich noch 7 500 t Oel transportiren zu können. Da die Ausgaben hierfür auf 11¼ Millionen Mark veranschlagt waren, so nahm der Minister Anstand die Anschaffung zu genehmigen, die er aber auf besonderen Druck der Petroleumindustriellen jetzt zur schleunigsten Effektuirung ertheilt hat.

Verschenkung einer Eisenbahn.

Der bekannte Russische Bankier A. von Stieglitz hat bei seinem kürzlich erfolgtem Tode ein Vermögen von 75 Millionen Dollars hinterlassen. Er war die Seele der Petersburger Bank und hat durch seine kaufmännischen Fähigkeiten und ausserordentliche Thätigkeit einen ganz besonderen Einfluss auf die Entwickelung der Russischen Industrie beim Bau von Eisenbahnen und anderen Unternehmungen gehabt. Seinem Partner, dem Baron Fehleisen, hat er die Bahn von St. Petersburg nach Peterhoff mit allem Zubehör testamentarisch vermacht.

Präjudizien.

v. O. **Zahlung Oesterreichischer Zinskoupons in Deutscher Reichswährung.** Die Klage des Kaufmann R. zu Berlin gegen die K. K. privilegirte Böhmische Nordbahn-Gesellschaft in Prag auf Zahlung der Zinskoupons der im Jahre 1867 aufgenommenen Prämienanleihe und der Prämienanleihe vom Jahre 1871 in Deutscher Reichswährung, während diese Gesellschaft die Koupons nur in Oesterreichischen Silbergulden auszahlen will, ist reichsgerichtlich zu Gunsten des Klägers nunmehr entschieden worden. — Kläger besass 33 Stück am 1. April 1883 verfallener Zinskoupons der von der Beklagten im Jahre 1867 aufgenommenen Prioritätenanleihe und 161 Stück an demselben Tage verfallener Zinskoupons ihrer Prioritätenanleihe vom Jahre 1871. Nach dem Wortlaut der Koupons sollen an halbjährigen Zinsen 7,50 fl. Oesterreichischer Währung in Silber oder 5 Thaler oder 8,45 fl. Süddeutscher Währung ausgezahlt werden bei der Gesellschaftskasse in Prag, bei einer Wiener Kreditanstalt und, anlangend die Koupons von 1871, auch bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig. Kläger hat die Einlösung der 194 Koupons mit je 15 ℳ in Gold bei der gedachten Kreditanstalt, (welche auch als Zahlstelle für die Koupons der 1867er Anleihe bekannt gemacht worden war) gefordert und diese war nur zur Gewährung des Silberkurses (170,50) bereit. Kläger erhob nun Klage beim Landgericht zu Leipzig auf Zahlung in Reichswährung, wurde aber vom Landgericht mit derselben abgewiesen. Auf seine Berufung wurde jedoch vom Ober-Landesgericht zu Dresden die Beklagte nach dem Klageantrage verurtheilt, welches ausführte, dass ein vertragsmässiges Abkommen zwischen der Nordbahn-Gesellschaft und dem den Prioritätengläubigern nach Massgabe des Oesterreichischen Kuratorengesetzes vom 24. April 1874 bestellten Kurator, aus welchem ein Verzicht des Kurators auf Zahlung in der Reichswährung entnommen werden könnte, überhaupt nicht getroffen worden sei. Die Revision der Beklagten wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, welches in seinen Gründen ausführte: „Das Berufungsurtheil stellt thatsächlich fest, dass zwischen dem Kurator und der Beklagten ein Vertrag über die Währung, in welcher die Zinsen der Prioritätsanleihen gezahlt werden sollen, nicht zu Stande gekommen sei. Diese Feststellung ist ausreichend begründet. Sie beruht darauf, dass der Kurator lediglich zur Herbeiführung eines Vertrages über die Sistirung der Ausloosung der Schuldverschreibungen, mithin nicht zu einer Einigung hinsichtlich der Währungsfrage beauftragt war. Sonach brauchte nicht geprüft zu werden, ob darüber etwa stillschweigend ein Abkommen geschlossen worden sei. Hierzu würde der Kurator eben keinen Auftrag gehabt haben. Wenn gesagt worden ist: „Nur ein förmlicher Vertrag des Vertreters der Gläubiger hätte in dieser Beziehung nach Befinden am Sachbestande etwas ändern können, so hat damit offenbar nicht ein durch schriftliche Abfassung oder sonstige Förmlichkeiten bedingter Vertrag, sondern nur eine wirkliche Willenserklärung der Betheiligten bezeichnet werden sollen. Dass auf den in Rede stehenden Vertrag lediglich Oesterreichisches Recht anzuwenden sei, war als selbstverständlich vorauszusetzen, bedurfte daher keiner besonderen Erwähnung. (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 5. Januar 1885; Rep. 340/84.)

Miszellen.

Lokomotiven für die Philadelphia und Reading Bahn.

Die erste von 4 grossen 8 rädrigen Maschinen für die Round Brook-Linie ist aus den Werkstätten der Pennsylvanian and Reading Bahn zu Reading hervorgegangen. Die Maschinen sind für den Schnelldienst der Personenzüge bestimmt und wiegen 50 t. Die Triebräder messen 5′ 8½″ im Durchmesser; Kessellänge 26′ 10½″, Höhe der Lokomotive 14′ 5″, während die äusserste Länge der Maschine 34′ 7″ und der Lokomotive und des Tenders 58′ 8½″ beträgt.

Canadian Pacific Eisenbahn.

Die Canadische Pacific Eisenbahngesellschaft hat ein ferneres grosses Werk unternommen.

Der Präsident der Gesellschaft ist nach London gereist, um eine Dampferlinie zwischen Britisch Columbia und Yokohama, Japan und China zu gründen, welche mit 10 Tagen Vorsprung gegen die Suezroute arbeiten soll. Eine kurze bereits im Bau begriffene Bahn zur Atlantischen Küste bildet einen Theil des Unternehmens.

Bauliche Kalamitäten beim Bau der Niagarabrücke.

Als Roebling der ältere die Kettenbrücke über die Niagaraälle baute, hatte er die Gussstücke für die Widerlagerthürme bei einem Canadischen Werke bestellt und wurde sehr unangenehm dadurch berührt, als die Beamten der Staatssteuer das Material auf der Amerikanischen Seite wegen nicht gezahlter Steuer abpfändeten.

Kapitän Eads Schiffsbahn.

Kapitän Eads hat ein Modell seiner projektirten Tehuantepec-Schiffseisenbahn in den Lagerräumen der Union Switch and Signal Company zu Pittsburg ausgestellt. Das ganze Arrangement wird für ungemein einfach erklärt. Das Miniaturschiff wird aus dem Wasser durch ein untergeschobenes Ponton gehoben; die auf letzteren gelegten Schienengleise schliessen, wenn gehoben, genau an die Landgleise an. Der Ponton ist 450′ lang, 75′ breit und 15′ tief. Die ganze Bahn durch den Isthmus von Tehuantepec wird 220 km lang werden und 340 Millionen Mark kosten. Die Arbeitsersparung wird 13 300 km Weg betragen.

Tiefbrunnen in Nevada.

Ein Tiefbrunnen wird in den White Plains, im Bezirk der Central Pacific Bahngesellschaft abgeteuft, um die Möglichkeit zu konstatiren, entlang der Bahn wie an anderen Stellen des Staates Wasser zu finden.

Den einzigen Zufluss guten Wassers für die Wüste bieten seither die 35 Miles westlich des neuen Brunnens der White Plains belegenen Quellen.

Grosse Amerikanische Brücken.

Entlang der St. Louis Bahn zwischen Duluth und Superior der Northern Pacific Eisenbahn wird eine fast eine Englische Meile lange Brücke gebaut, die aus 3 Theilen besteht: die Drehbrücke = 246′ lang, die festen Konsolen 160′ lang und 4 290′ Landöffnungen.

Ueber die verschiedenen Bremssysteme.

Wie in unserer Nummer 5 vom 17. Januar 1885 unter dem Titel „Entgleisung auf der Manchester Sheffield & Lincolnsshire Eisenbahn bei Penistone“ mitgetheilt ist, herrscht jetzt in England und Frankreich in allen technischen Blättern ein förmlich widerlicher Konkurrenzkampf namentlich zwischen der Westinghouse Bremse und den automatisch-kontinuirlichen anderen Bremssystemen; jeder Unfall wird bis in seine äussersten Konsequenzen verfolgt und bewiesen, wie beim Vorhandensein anderer Bremsen der Unfall ein wesentlich anderes Resultat gehabt

haben würde. In jenem Artikel ist dann noch hinzugefügt, dass, dank der auf den Preussischen Staatsbahnen getroffenen Entscheidung wegen Einführung der Carpenter-Bremse bei schnellfahrenden Zügen, diese Streitfragen beseitigt seien.

In dieses Lob einzustimmen hat seine Bedenken, da mit obligatorischer Einführung eines Bremssystemes in seiner jetzigen Ausbildung, all' und jede weitere Verbesserungen in dieser so hochwichtigen Frage abgeschnitten sind.

Umgekehrt gerade sind sehr sachgemäss in England und Frankreich die Bremssysteme selbst vollkommen frei gegeben, wenn die Bremsen nur den von der Regierung verlangten Bedingungen entsprechen.

Wasserzuführung für Paris.

Der Vanne-Aquädukt = 53,13 km lang, soll das mächtigste je ausgeführte Bauwerk von künstlichem Stein sein. Er versorgt Paris mit Wasser und besteht aus 4,83 km Gewölbe, wovon einige 50 Fuss hoch sind; die Tunnel sind zusammen 17,77 km lang und Brücken von 75 bis 125 Fuss Spannweite überschreiten Flüsse, Kanäle und Landstrassen. Die kleineren Gewölbe sind halbkreisförmig mit 39 Fuss Weite und 16 Zoll Stärke im Schlussstein. Beim Bau dieses Riesenwerkes ist auf die Witterung, ob Frost oder Hitze, keine Rücksicht genommen und nur die rascheste Ausführung angestrebt. („Engineering".)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr via Gotthard. Die seit dem 1. November v. J. eröffnete Station Lauterburg-Hafen ist in den Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. von Deutschland nach Italien via Gotthard mit folgenden Schnittsätzen nördlich Chiasso und Pino aufgenommen worden.

	Bei Aufgabe von 10000 kg	100000 kg
	Frachtsätze pro Tonne in Francs	
Lauterburg Hafen-Chiasso tr.	16,02	14,38
Lauterburg Hafen-Pino tr.	14,72	13,17

Kaiserliche Generaldirektion (454)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. April d. J. treten im Güterverkehr zwischen den Stationen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Horst, Hugo, Overath, Ründeroth, Siegburg und Wahlscheid des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einer- und den Stationen Frankfurt (Ostbahnhof), Frankfurt (Westbahnhof), Hanau (Westbahnhof) und Höchst a/M. der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn andererseits anderweite, erhöhte Tarifkilometer bezw. Frachtsätze in Kraft, worüber das Nähere bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren ist.

Köln, den 1. März 1885. (455)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Rheinisch-Westfälisch-Niederländischer Verkehr. Die in dem Hefte A 6 des Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Tarifs vom 1. November 1883 für den Verkehr zwischen den Stationen der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn Schyndel, Veghel, Uden, Mill, Haps, Oeffelt und Gennep einerseits und den südlich von Wittlich und Türkismühle gelegenen diesseitigen Stationen andererseits enthaltenen Frachtsätze gelangen vom 20. April d. J. ab zur Aufhebung.

Köln, den 3. März 1885. (456)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).
Rosseck.

Am 1. April d. J. treten im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen** Eisenbahnverbande die Nachträge 1 zu den Tarifheften B 1 bis 6 in Kraft, enthaltend Entfernungen und Frachtsätze für die in den Verband neu aufgenommenen Stationen der Bahnstrecken Engers-Siershahn-Staffel, Siershahn-Altenkirchen und Siegburg-Ründeroth des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch). Exemplare der gedachten Nachträge sind bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 3. März 1885. (457)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Nassau-Badischer Güterverkehr. Soweit die im Nassau-Badischen Gütertarif für Neckarau enthaltenen Frachtsätze niedriger sind als die zur Zeit für Mannheim gültigen Frachtätze, finden die Sätze der ersteren Station auf die letztere mit sofortiger Wirksamkeit bis zum 15. April l. J. Anwendung. Vom letzteren Zeitpunkt ab treten wieder die im neuen Tarif für den Nassau-Badischen Verkehr vom 1. April l. J. enthaltenen höheren Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen.

Darmstadt, den 1. März 1885. (458)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion der Main-Neckar-Bahn.

Zum diesseitigen **Lokalgütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der vom 1. März resp. 1. April cr. ab gültige Nachtrag 25 herausgegeben, welcher enthält: Beschränkung der Expeditionsbefugnisse im Verkehr mit Cassel, Bestimmungen über Behandlung der Quaigüter in Hamburg, Ausscheidung der Haltestellen Adendorf und Echem und der Station Hohnstorf aus dem Lokalverkehr, sowie anderweite Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz.

Der Nachtrag kann bei den Güterexpeditionen eingesehen, auch daselbst bezogen werden.

Hannover, den 28. Februar 1885. (459)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahn-Verkehr Bromberg-Erfurt. Am 10. März cr. tritt Nachtrag IV zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält neben verschiedenen Aenderungen und Berichtigungen Tarifkilometer für die neu einbezogene Station Eisenberg der Eisenberg-Crossener Eisenbahn, ermässigte bezw. abgeänderte Tarifkilometer für verschiedene Stationen, Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen für Getreide und Holz, sowie Ausnahme-Tarifsätze für Petroleum zwischen Eydtkuhnen und Leipzig. Durch die Aenderungen zu den Ausnahmetarifen für Getreide und Holz, sowie durch die Berichtigungen werden neben vielfachen Frachtermässigungen auch einzelne unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt. Dieselben treten indess erst am 20. April cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen, woselbst auch Exemplare des Nachtrags zu haben sind.

Erfurt, den 2. März 1885. (460)
Königliche Eisenbahndirektion.

Süddeutscher Güterverkehr mit Oesterreich-Ungarn. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. kommen im Süddeutschen Verbandsgüterverkehr mit Oesterreich-Ungarn die Tarifhefte No. 1 bis No. 7 nebst einem Anhange zur Ausgabe, welche neue ermässigte Frachtsätze für den Klassengüterverkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und der Ungarischen Westbahn einerseits und im

Heft No. 1 Stationen der K. Württ. Staatseisenbahnen,
Heft No. 2 Stationen der Grossherz. Badischen Staatseisenbahnen,
Heft No. 3 Stationen der Bayer.-Pfälzischen Eisenbahnen,
Heft No. 4 Stationen der Hessischen Ludwigseisenbahn,
Heft No. 5 Stationen des Kgl. Eisenbahn-Direktionsbezirkes Frankfurt a/M. und der Main-Neckarbahn,
Heft No. 6 Stationen des Bezirkes der Königl. Eisenbahndirektion Köln (linksrheinisch),
Heft No. 7 Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen und Luxemburgischen Wilhelmsbahn

andererseits enthalten.

Durch den Anhang werden die in den einzelnen Tarifheften für die Station Budapest d. v. (Ofen) der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft enthaltenen Frachtsätze auf die Budapester Stationen der Königl. Ungarischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahngesellschaft übertragen.

Gleichzeitig treten die im seitherigen Tarife Theil II Hefte No. 1, 4, 7, 10 und 13 nebst den dazu erschienenen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für den Klassengüterverkehr, ferner die in den Tarifheften No. 2, 5, 8 und 11 und den dazu erschienenen Nachträgen für die Station Budapest enthaltenen Frachtsätze für den Klassengüterverkehr ausser Kraft, wogegen die Frachtsätze der in den genannten Tarifheften enthaltenen Ausnahmetarife noch bis auf Weiteres in Geltung bleiben. Insofern durch die neuen Tarife Frachterhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis zum 15. April d. J. in Gültigkeit.

Exemplare der neuen Tarifhefte No. 1 bis No. 7 und des Anhanges können bei den Verwaltungen der betheiligten Endbahnen bezogen werden. (461)

Die geschäftsführende Verwaltung:
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten,
Betriebsabtheilung.

Die Station Thielt der Westflandrischen Bahn wird mit dem 1. März d. J. in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren im **Bergisch-Märkisch-Belgischen Verkehr** vom 15. Oktober 1881 aufgenommen. Näheres ist bei dem Tarifbureau hier zu erfahren.

Elberfeld, den 28. Februar 1885. (462)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zu dem Tarif für den **Lokal-Güterverkehr** des Bezirks der unterzeichneten Direktion in Kraft.

Derselbe enthält Ergänzungen und Aenderungen der speziellen Tarifvorschriften, des Kilometerzeigers und der Stations- und Ausnahmetariftabellen, sowie einige theils mit geringen Erhöhungen verbundene Berichtigungen des Haupttarifs. Exemplare des Nachtrags sind bei den diesseitigen Expeditionen zu haben.

Magdeburg, den 28. Februar 1885. (463)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April d. J. wird zum Tarife für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokal- und direkten Verkehr** zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer-Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkal-

den), Friedrichrodaer, Ilmenau-Gross-breitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn der Nachtrag VIII herausgegeben, welcher Aenderungen der Tarifvorschriften über die Frachtberechnung für die Beförderung von Fahrzeugen und Vieh enthält. Ausser mehrfachen Ermässigungen werden hierdurch auch theilweise Erhöhungen der Fracht herbeigeführt, letztere jedoch erst vom 15. Mai d. J. ab.

Nachtragsexemplare sind in den Eilgut- und Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 28. Februar 1885. (464)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vom 15. April d. Js. ab erhöhen sich die in Nachtrag I zum Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks und im Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarife Theil II Heft 1 enthaltenen Frachtsätze zwischen Reichenberg und Bodenbach bez. Tetschen in den Spezialtarifen I, II und III, sowie in den Ausnahmetarifen für Getreide etc. (Ausnahmetarif 3 bez. 5a) und Holz etc. (Ausnahmetarif 4 bez. 6a) um vier Pfennige pro 100 kg.

Dresden, am 2. März 1885. (465)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit dem 15. April d. Js. treten an Stelle der im Nachtrag IV zu Theil II Heft 1 des **Galizisch-Norddeutschen** bezw. **Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverbandes** für den Verkehr mit Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Bahn enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 5 (landwirthschaftliche Maschinen) anderweite erhöhte Sätze in Kraft. Dieselben sind auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 2. März 1885. (466)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. April cr. treten für den Verkehr der diesseitigen Stationen des Betriebsamtes Wiesbaden und der Linien **Homburg-Frankfurt** a/M. exkl. und **Hanau-Sachsenhausen** inkl. mit Lindau der Bayerischen Staatsbahn neue Frachtsätze in Kraft, welche gegen die bisherigen bis auf geringe Ausnahmen Erhöhungen enthalten.

Unser Tarifbüreau ertheilt auf Verlangen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 2. März 1885. (467)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. k. M. gelangt der Nachtrag II zum Oberhessisch-Bayerischen Gütertarif in Kraft.

Nähere Auskunft über dessen Inhalt ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Giessen, den 28. Februar 1885. (468)
Grossherzogliche Direktion.

Bei der Frachtberechnung für die Beförderung von **Fluss- und Schwerspath** in Ladungen von je 10 000 kg von den Stationen Immelborn und Wernshausen der Werrabahn nach den Stationen Bochum und Essen K. M. und Rh. kommen vom 10. März d. J. ab die bezüglichen Tarifentfernungen des Staatsbahnverkehrs Köln (rechtsrh.)-Erfurt und Thüringische Privatbahnen ohne die bestehenden kilometrischen Zuschläge zur Anwendung.

Köln, den 27. Februar 1885. (469)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag II zu dem diesseitigen **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar in 1884 Kraft.

Derselbe enthält einige Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, sowie des Tarifs für die Beförderung auf Verbindungsbahnen etc.

Exemplare des Nachtrages sind durch die Expeditionen des diesseitigen Bezirks zu beziehen.

Magdeburg, den 28. Februar 1885. (470)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Südwestrussisch-Oesterreichischer Verkehr. Ausgabe eines Nachtrages II. Mit 20. März n. St. 1885 gelangt ein Nachtrag II zum Tarif für den Südwestrussisch-Oesterreichischen Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält Regulirungen der Frachtsätze für Podwoloczyska transit und Brody transit, die Aufnahme der Stationen Tarnopol transit und Sokal transit für den Verkehr mit Russland mit ermässigten Frachtsätzen, sowie Berichtigungen und Ergänzungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen.

Wien, 3. März 1885. (471)
Die Generaldirektion
der K. K. pr. Galiz. Carl Ludwigsbahn,
Namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Gerste werden 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahn und Dampfschifffahrt" bis Ende März 1885 unter Erfüllung der in demselben aufgeführten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reklamationswege gewährt.

1. Von Wien Lagerhaus nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz 1,46 *M.* pro 100 kg exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 10 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 95 ₰ pro 100 kg beträgt.
2. Von Wien-Lagerhaus nach Dresden-Elbkai 1,81 *M.* pro 100 kg.

Wien, am 4. März 1885. (472)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte treten unter den darin angeführten Bedingungen und Modalitäten nachstehende ermässigte Frachtsätze für Nussholz in Pfosten und Brettern bei Aufgabe von resp. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, giltig im Kartirungswege bis Ende Dezember 1885, in Kraft, und zwar:

Von / Nach	Laube, resp. Tetschen/ Bodenbach-Landungsplatz	Dresden-Elbkai
	In Mark pro 100 kg	
Báziás . .	2,92*)	3,17

*) exklusive 10 (zehn) Pfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 2. März 1885. (473)

II. Submissionen.

Submission auf Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten, der kleineren Brückenbauten und der Wegebefestigungsarbeiten zum Bau der Eisenbahn von Osnabrück nach Brackwede. Gesammtbetrag der zu bewegenden Bodenmassen = 423 330 cbm; Böschungsflächen = 359 788 Quadratmeter; Bruch- und Ziegelsteinmauerwerk = 7 218,9 cbm; eingetheilt in 7 Loose. Termin:

Mittwoch, den 25. März 1885,
Vormittags 11 Uhr

im Büreau des Abtheilungsbaumeisters Multhaupt zu Halle in Westfalen. Offerten mit der Aufschrift „Submission auf Ausführung von Erd- und Böschungsarbeiten etc." sind dem Abtheilungsbaumeister Multhaupt einzureichen. Bedingungen etc. können von demselben gegen Einsendung von 3 *M.* bezogen werden. Auch sind bei demselben die Zeichnungen und Berechnungen etc. zur Einsicht ausgelegt.

Hannover, den 17. Februar 1885. (474J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 4 800 Tons Stahlschienen und ca. 150 Tons Verbindungstheile soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 24. März d. J. um 12 Uhr Mittags an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, die billigste oder überhaupt eine der Offerten zu acceptiren.

Aarhus, den 28. Februar 1885. (475)
Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

1. 4 Personenwagen,
2. 10 Gepäckwagen,
3. 20 bedeckten Güterwagen,
4. 72 Wagenachsen mit Rädern und Reifen,
5. 144 Wagenlagerkasten und
6. 144 Tragfedern und 170 Spiralfedern

soll im Wege des öffentlichen Verdings vergeben werden.

Die Bedingungen und Zeichnungen liegen auf dem maschinentechnischen Büreau hierselbst aus, können auch zu je 2 *M.* ad 1, 2 und 3 und zu je 1 *M.* ad 4, 5 und 6 von daher bezogen werden.

Anerbieten sind bis zum Montag, den 16. März Abends mit der Aufschrift: „Verding auf Wagen bezw. Wagentheile" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48 hierselbst, einzureichen.

Die Eröffnung derselben erfolgt am 17. März cr. Vormittags 11 Uhr in dem genannten Büreau.

Köln, den 23. Februar 1885. (476)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Der Bedarf an Papier, Schreib- und Zeichenmaterialien pro 1885/86 soll in öffentlicher Submission am Donnerstag den 12. März d. Js., Vormittags 10 Uhr,

im Geschäftslokale unserer Drucksachen-Verwaltung hierselbst, Schmidtstedterstrasse 39, vergeben werden.

Bedarfsnachweisung und Bedingungen liegen daselbst zur Einsicht aus und können auch von dort gegen Einsendung des Betrages von 50 ₰ bezogen werden.

Die Offerten sind mit der Aufschrift
„Offerte auf Lieferung von Papier und Schreib- etc. Materialien"

bis zur vorbezeichneten Terminstunde an unser Generalbüreau hierselbst, Am Bahnhofe 23, versiegelt und portofrei einzusenden.

Erfurt, den 28. Februar 1885. (477)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Holländische Eisenbahn. Submission. Die Lieferung und Aufstellung von eisernen Ueberdachungen der Perrons und eines Theils des Tunnels Bahnhof Delft soll nach dem Bedingungshefte No. 364 vergeben werden.

Dieses Bedingungsheft ist gegen portofreie Einsendung von ein Gulden fünfzig vom Büreau des Herrn Ober-Bahningenieurs (Droogbak Centraal Administratie gebouw) Amsterdam zu beziehen.

Offerten sind bis spätestens den 16. März 1885 12 Uhr Mittags an den genannten Herrn Ober-Bahningenieur einzureichen.

Dieselben sollen am selben Tage im Gebäude (Kamer No. 46) in Gegenwart der etwa erschienenen Submittenten Nachmittags 1½ Uhr eröffnet werden.

Die Spezialdirektion (478 R M)

III. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld. Die in unseren Werkstätten zu Witten, Elberfeld, Langenberg, Arnsberg und Siegen in dem Zeitraume vom 1. April 1885 bis Ende März 1886 sich ergebenden Materialien-Abfälle, als Eisen- etc. Drehspäne, Eisengussschrott, Schmiedeeisenschrott, Radreifen, alte Radgestelle, Kupfer-, Messing- und Stahlschrott, Abfälle von Zink, Leder, Gummi, Plüsch, Wagentuch, Hammerschlag, Schweissofenschlacken, Oelrückstände u. a. m. sollen im Wege des öffentlichen Ueberbietungsverfahrens verkauft werden.

Angebote hierauf sind schriftlich, frei und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstatts-Materialien etc." versehen bis Montag, den 16. März 1885, verschlossen an unser maschinentechnisches Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Betheiligten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 ₰ das Stück von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Februar 1885. (479)

Königliche Eisenbahndirektion.

D. R.-Patent-Anmeldung No. 51707.

„Non plus ultra".

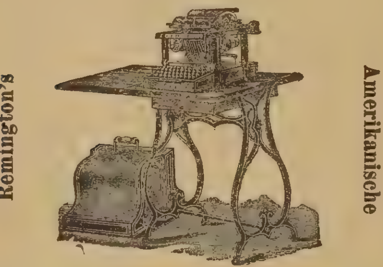
Endlich gefunden und epochemachend, dass ein **lichtbrechendes Wasserstandsglas,** welches den Wasserstand des Dampfkessels zu jeder Zeit **leicht** und **sicher** erkennen lässt, jetzt in durchaus **haltbarer** Qualität hergestellt und zum **halben** Preise als das französische Fabrikat verkauft wird.

Die Vorzüge wird man sofort erkennen durch Abfordern von Musterabschnitten mit weissem, blauem oder rothem Reflector, welche nebst Preis-Courants gratis und franco nach allen Weltgegenden versendet werden.

Der alleinige Erfinder

F. Rockstroh, Görlitz (Preussen).

In technischen Kreisen gut eingeführte solvente Vertreter werden überall angestellt.

Remington's  Amerikanische

Schreibmaschinen

offeriren **Glogowski & Sohn,**
Berlin, SW., Blücherplatz 2.
Alleinige Hauptvertreter in Deutschland.
Prosp. gratis u. franco. Vertreter gesucht.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene



Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

GEBR. KORTING

Hannover

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen:

Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

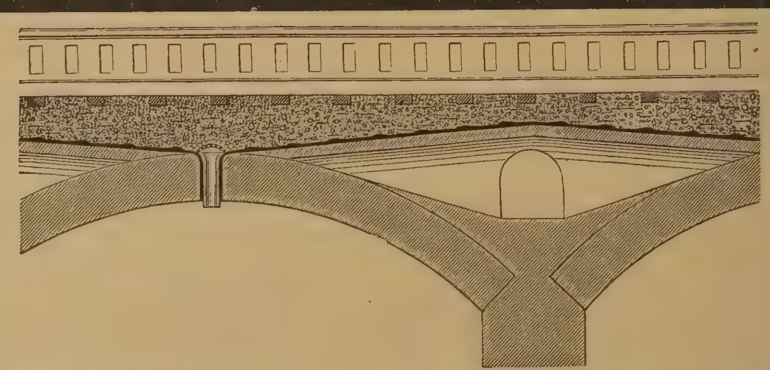
Patent-Universal-Injectoren

mit Speisewasser-Vorwärmer.

12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum-Bremsen.

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.



BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Zweigfabriken unter gleicher Firma:

Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen

zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten
von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 20. 1885.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. März 1885.

Dieser Nummer liegt No. 5 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Die Eisenbahnen in Indien.*)

Es muss für diejenigen, welche für die Finanzen des Indischen Reiches verantwortlich sind, eine Quelle vollster Befriedigung sein, zu sehen, dass die Eisenbahnen dieses Landes, welche so erhebliche Summen gekostet haben, jetzt einen solchen Grad der Entwickelung erreicht haben, dass sie im Durchschnitt den sehr ansehnlichen Zinsfuss von 5,91 vom Hundert einbringen. Von 1858 bis 1877 verlor der Staat jährlich an Zinsverlust von 473 340 bis 63 261 620 *M.* an seinen Indischen Eisenbahnen, aber seit jener Zeit hat mit Ausnahme zweier Jahre eine stetige Verbesserung der Ueberschüsse stattgefunden. Indess erhält die Regierung nicht diese bedeutende Einnahme auf ihren eigenen Linien, da die Staatsbahnen nur 3,84 pCt. Reinertrag geben. Es ist dies aber immerhin ein hübscher Ertrag, wenn man bedenkt, dass man in England bei Anlage von Kapital in Eisenbahnpapieren zur Zeit nicht 4 pCt. Zinsen erhalten kann, und die Indische Regierung kann auf ihr Eisenbahnunternehmen mit besonderem Wohlbehagen blicken, wenn sie den reichen Segen in Betracht zieht, welcher zugleich für die Bevölkerung erwachsen ist; denn Handel und Unternehmungsgeist sind entwickelt, der Wohlstand des Landes vermehrt, weite Landstriche zur Bebauung herangezogen und vor allem hat die Furcht vor der Hungersnoth, die immer wie eine drohende Wolke am Horizont vor dem Auge der Indischen Beamten stand, sich erheblich verringert. Die gewaltige Summe von 2 966 Millionen Mark ist für die Eisenbahnen ausgegeben, davon 2 172 Millionen von den Gesellschaften mit Staatsgarantie mit Einschluss der East-India-Linie, deren Kosten 696 Millionen betragen.

Aus dem letzten amtlichen Bericht (Administration Report on the railways in India for 1883—1884 by Colonel F. S. Stanton R. E., director general of railways) geht hervor, dass die Bruttoeinnahmen für das Kalenderjahr 1883 sich auf 327 787 620 *M.* belaufen gegen 307 046 400 *M.* im Vorjahre. Die Betriebskosten betrugen 159 408 600 *M.* gegen 153 362 000 *M.* im Vorjahre. Die Reineinnahme belief sich auf 168 379 020 *M.*, wozu die East-India-Linie mit den Zweigbahnen des Staates, die von der Gesellschaft betrieben werden, 63 285 910 *M.*, die garantirten Linien 76 730 020 *M.*, die unterstützten Gesellschaften 174 400 *M.*, die Staatsbahnlinien 26 621 420 *M.* und die Linien der inneren Staaten („lines in native states") 156 726 *M.* beitrugen. Demnach betrug bei der East-India-Linie und deren Zweigbahnen der Reinertrag 8,75 pCt., bei den garantirten Linien 5,2 pCt. und bei den Staatsbahnen 3,84 pCt. Schliesst man bei letzteren die Punjabbahn, die Nordbahn und die Kandahar-Linie aus, so würden die übrigen Staatsbahnen 4,68 pCt. des aufgewendeten Kapitals einbringen. Die Masse der bewegten Güter hat sich im Jahre 1883 auf 16 999 264 t gegen 14 833 243 t im Vorjahre belaufen und die Einnahmen aus dem Güterverkehr haben sich auf 225 777 220 *M.* gegen 203 193 480 *M.* im Jahre 1882 vermehrt.

Eine Zahlenreihe, wie die vorstehende, ist zwar an sich nicht sonderlich interessant, aber dem, der zwischen den Zeilen zu lesen versteht, erzählen sie von wachsendem Glück und Hoffnungen für die Zukunft des Landes. Die Handhabung der Englischen Herrschaft in Hindostan ist kein ungemischter Segen für das Land gewesen, wie gross auch der Vortheil für den einzelnen Bewohner gewesen sein mag. Vor der Englischen Herrschaft war das Volk häufig behindert, seine Nahrungsmittel zu bauen, durch fortwährende Kriege, welche die Bevölkerung verminderten und Hungersnoth und Pest als natürliche Folgen mit sich brachten. Die Ueberlebenden waren dann wegen der kleineren Anzahl besser im Stande sich auf beschränktem Terrain zu ernähren und so vermehrten sie sich schnell, bis ein neuer Krieg ihre Zahl verminderte. Diese Zustände sind nun vollständig beseitigt; jeder geniesst volle Sicherheit für sein Leben und Besitz, aber gleichzeitig versieht der Steuereinnehmer mit eiserner Hand sein Amt und dem Orientalen ist dies viel unangenehmer als ein gelegentlicher Ueberfall mit Feuer und Schwert.

Am 31. März 1884 waren 22 997 km Eisenbahn genehmigt, von welchen 17 429 km in Betrieb waren. Nach diesem Zeitpunkt ist indessen bestimmt auch noch die Grenzbahn von Sibi Quetta zu bauen. Dies ist eine der strategischen Linien, welche nicht aus volkswirthschaftlichen, sondern aus politischen Gründen gebaut werden. Sie werden nicht mit der Aussicht auf Verzinsung gebaut und wenn sie mit den Staatsbahnen zusammengeworfen werden, drücken sie natürlich den Durchschnitts-Reinertrag derselben erheblich herunter. Während des Jahres 1883 bis 1884 wurde der Bau von 2 608 km genehmigt, wovon drei

*) „Engineering" vom 13. Februar 1885.

Linien von 290 km, 442 km und 133 km hauptsächlich bestimmt sind die betreffenden Gegenden vor Hungersnoth zu schützen.

Die nachstehende Tabelle zeigt die Betriebslängen am Ende jeden Jahres seit Einführung der Eisenbahnen in Indien:

	km		km		km
1853 . .	33	1864 . .	4 772	1875 . .	10 489
1854 . .	114	1865 . .	5 426	1876 . .	10 995
1855 . .	273	1866 . .	5 741	1877 . .	11 781
1856 . .	438	1867 . .	6 333	1878 . .	13 213
1857 . .	463	1868 . .	6 462	1879 . .	13 664
1858 . .	689	1869 . .	6 856	1880 . .	14 977
1859 . .	1 007	1870 . .	7 683	1881 . .	15 915
1860 . .	1 350	1871 . .	8 169	1882 . .	16 322
1861 . .	2 553	1872 . .	8 640	1883 . .	17 429
1862 . .	3 757	1873 . .	9 163		
1863 . .	4 042	1874 . .	10 019		

Die Attock-Brücke über den Indus wurde in diesem Jahr dem Betriebe übergeben und damit eine durchgehende Indische Linie von Calcutta bis Peshavur in Länge von 2 510 km eröffnet. Die Gesammtlänge dieser Brücke beträgt 495,3 m mit zwei Oeffnungen von 94,2 m und dreien von 79,2 m und zwei kleineren Endöffnungen. Die Höhe der Schienen über Niedrigwasser beträgt 42,6 m. Mit der Arbeit der Gründung der Mittelpfeiler, die von Eisengitterwerk hergestellt sind und der Endauflager wurde gegen Ende 1881 angefangen, die Pfeiler wurden 1882 fertiggestellt und im Juli mit der Aufstellung der Träger begonnen. Die erste Maschine passirte die Brücke am 5. Mai 1883.

Ein weiteres grosses Bauwerk, welches zur Zeit noch nicht fertiggestellt ist, ist die Sukken-Brücke der Industhal-Staatsbahn; sie hat eine Spannweite von 246 m und mehrere kleinere Oeffnungen.

Um ein Beispiel der Schwierigkeiten beim Bau der Staatsbahnen anzuführen, sei die Thonsi-Manikpur Bahn erwähnt, welche im August 1883 genehmigt wurde. Es wurden Vorarbeiten in Angriff genommen für eine Bahn mit 1,67 m Spurweite, aber plötzlich traf am 8. November ein Telegramm des Staatssekretärs ein, welches besagte, dass beschlossen sei die Linie mit 1 m Spurweite zu bauen. Hiergegen wurde die Indische Regierung vorstellig und im letzten Mai war die Sache noch nicht entschieden und in dem Bericht naiv gesagt: „Bis zur Erledigung der Frage betr. die Spurweite konnten die Arbeiten nicht kräftig betrieben werden."

Im Jahre 1879 betrug die Anzahl der Staats-Bauingenieure in Indien 273 ohne die Betriebsbeamten und wurde auf 217 herabgesetzt und, da eine Anzahl zu festen Stellen beim Betriebe gelangt sind, so fehlt es an Vermessungspersonal.

Im Jahre 1882 zwang die Regierung auf Grund von Bestimmungen bei der Konzessionsertheilung die „East-India-Gesellschaft", ihre niedrigste Tarifklasse von 1,616 ₰ pro Kilometer auf 1,347 ₰ herabzusetzen, trotz hartnäckigsten Widerstandes seitens der Gesellschaftsbeamten und das Ergebniss bewies, dass die Regierung die Sachlage richtig beurtheilt hatte, denn der gefürchtete Ausfall ist durch die vergrösserte Hebung des Verkehrs mehr als gedeckt worden.

Diesem ersten Versuch folgten weitere und die Tarife für Kohlen, Korn und Reisende sind auf verschiedenen Linien herabgesetzt worden und im allgemeinen mit zufriedenstellenden Ergebnissen.

Die nachstehende Tabelle giebt eine allgemeine Vorstellung von dem Verkehr der Indischen Bahnen:

	1883	1882	1881
Mittlere Kilometerzahl im Betriebe	16 748	16 066	15 508
Zahl der Reisenden . . .	65 098 953	58 875 918	54 763 683
Zahl bewegter Tonnen . .	16 999 264	14 833 243	13 214 074
Passagiermeilen	3 018 897 913	2 898 239 587	1 620 363 895
Tonnenmeilen	2 970 703 599	2 465 049 623	2 309 177 012
Zugmeilen	40 182 527	36 751 857	34 793 517
Einnahmen in Mark			
Bruttoeinnahme	271 329 200	253 854 360	238 718 000
Betriebskosten	131 303 240	126 342 480	117 854 100
Nettoeinnahme	140 025 960	127 511 880	120 863 900

Die Gesammtzahl der beförderten Reisenden zeigt im letzten Jahre einen Zuwachs von 10,57 pCt. über das Vorjahr. Die Passagiermeilenzahl ist um 4,16 pCt. gewachsen und die Einnahmen aus dem Passagierverkehr um 0,18 pCt. Die Zahl der Reisenden für den Betriebskilometer betrug 1883 3 888 gegen 3 724 im Jahre 1882 und 3 531 im Jahre 1881. Von der Gesammtzahl der Reisenden im Jahre 1883 fuhren nur 2,08 pCt. zweiter Klasse und 0,4 pCt. erster Klasse. Die Durchschnittslänge der Reise für den Passagier betrug in der

ersten Klasse . . . 135 km
zweiten „ . . . 111 „
dritten „ . . . 74 „

und die Fahrpreise für eine solche Durchschnittsreise betrugen

erster Klasse . . . 9,66 ℳ
zweiter „ . . . 3,125 „
dritter „ . . . 0,917 „

Die Durchschnittseinnahme für Kohlen pro Zugkilometer betrug 3,26 ℳ, die höchste unter den Hauptbahnen die Ostbengalische mit 4,66 ℳ, die niedrigste Einnahme auf der Nizam- und Rajputana-Malwa-Linie 2,38 ℳ.

Die Durchschnittsselbstkosten für Beförderung eines Reisenden auf 1 km Entfernung betrug 0,4058 ₰ auf der East-India-Linie und die Durchschnittseinnahme 1,4651 ℳ.

Die beförderte Tonnenzahl hat um 14,6 pCt. zugenommen, aber die Tonnenmeilen um 20,51 pCt. und die Einnahme aus dem Güterverkehr 11,11 pCt. Die Durchschnittseinnahme für den Güterzugkilometer betrug 4,56 ℳ, die höchste 7,51 ℳ, die niedrigste 1,14 ℳ. Die niedrigsten Selbstkosten für eine Tonne Güter für das Kilometer betrugen 1,2225 ℳ. Die Durchschnittskilometerzahl für die Maschinen pro Tag ist sehr klein. Fasst man die 9 Hauptlinien zusammen, so ergiebt sich als Durchschnittstagesleistung 88,5 km und als grösste Leistung für eine der Linien überhaupt 151 km. Der Preis für Feuerungsmaterial ist sehr verschieden, der Durchschnittspreis für Englische Kohle beträgt in Bombay 26,66 ℳ die Tonne, während Indische Kohle an der Grube 5 bis 15 ℳ die Tonne kostet. Die Gruben der East-India-Gesellschaft liefern sie sogar noch billiger, nämlich zu 3,5 ℳ die Tonne. Dementsprechend finden wir natürlich die Brennkosten für den Zugkilometer bei der East-India-Linie sehr niedrig, weniger als 5,2 ₰, während bei anderen Linien die Holz, Patentfeuerung und Englische Kohle brennen, die Kosten für den Zugkilometer auf 19,4 bis 32,4 ₰ steigen. Die Durchschnittskosten für sieben Linien, die Bengalische Kohle brennen, betragen 18,65 ₰ für den Zugkilometer. R. B.

Industrielle Genossenschaften.

In einer der jüngsten Nummern der „Fortnightly Review" schätzte Mr. Charles Waring in einem rein vom Englischen Standpunkt gehaltenen Artikel über „die Zukunft der Industrie" die Kosten, welche durch die Strikes in den Jahren von 1870 bis 1879 inkl. den arbeitenden Klassen erwuchsen, auf 26 812 800 £ und die ihre Arbeitgeber belastenden auf 4 189 500 £. Diese beiden Summen zusammen belaufen sich auf 31 002 300 £ für den ganzen erwähnten Zeitraum, oder auf 3 100 230 £ pro Jahr. Es ist unnöthig zu untersuchen, ob diese Darstellungen korrekt sind oder nicht, jedermann muss zugeben, dass der Kampf zwischen Kapital und Arbeit höchst kostspielig gewesen ist und dass, wenn die sekundären Verluste noch mit einberechnet wären, die Totalsumme eine noch bedeutend höhere als die angegebene sein würde. Unter solchen Umständen erscheint es dringend nothwendig, die Mittel zur Erreichung eines definitiven Friedens ausfindig zu machen. Wir bedürfen weder eines bewaffneten Friedens noch einer freiwilligen Abrüstung, sondern eines Schutz- und Trutzbündnisses der beiden kämpfenden Parteien zum Zweck der Vertheidigung und Verfolgung ihrer gemeinsamen Interessen. Viele Pläne sind zu diesem Ende entworfen worden, aber grösstentheils haben sie den neben dem Lamm ruhenden Löwen als Symbol des Friedens gewählt. Solche Idee ist höchst angenehm für den Löwen, der auf diese Weise stets mit einem Vorrath von Hammelfleisch versehen ist, falls ihm andere Nahrung einmal fehlen sollte, aber sie ist sehr schlimm für das Lamm, das in guten Zeiten nicht die Mahlzeiten des Löwen theilen kann, in schlechten dagegen in äusserster Gefahr ist, von diesem gefressen zu werden. Die Lage des Kapitals in mancher der von Philantropen auf dem Papiere errichteten Genossenschaften ist der des Lammes sehr ähnlich. Unter günstigen Bedingungen hätte es eine angenehme Existenz, aber in karger Zeit hätte es schwer zu leiden. Das Motto der Arbeit würde nothwendiger Weise sein „der Mensch muss leben", und wenn er nicht mehr von dem Ertrage seiner Mühen sich erhalten könnte, so würde er sich an seinen begüterten Partner um Hülfe wenden.

Die Zukunft der Industrie ist ein allgemein wichtiger und interessanter Gegenstand für die Bewohner unseres Landes. Die Mittel der Produktion wachsen schneller, als die Weltmärkte dieser verstärkten Produktion entsprechen können, und infolge dessen werden die Fabrikanten trotz der bis auf den niedrigsten Punkt heruntergedrückten Preise mit Waarenlagern belastet. Wenn, wie ehedem, England noch die einzige Werkstätte der Welt wäre, so hätte diese Stagnation nicht viel zu bedeuten; es entständen Verzögerungen und das wäre alles. Aber der Fall ist vollständig anders, wenn Französische, Deutsche, Belgische und Amerikanische Fabrikanten uns in allen Erdtheilen, wo es was zu thun giebt, verdrängen, und es ist unmöglich, dabei den Zuschauer su spielen. Englische Geräthe sind auf dem Kontinent kopirt worden und zwar mit gutem Erfolge. Spinnmaschinerie

unter Leitung von Aufsehern aus Lancashire und Yorkshire ist in fast allen Ländern der Welt zu finden, Schiffe, die auf dem Clyde und Tyne gebaut worden, tragen dem Seehandel Millionen von Tons ein, die nie unsere Küsten berühren. Mit einem Worte, ein sehr beträchtlicher Theil unserer Bemühungen ist darauf gerichtet, den Fremden zu lehren, wie er daheim sich ohne uns behelfen und auf neutralen Märkten uns verdrängen kann.

Wir erwähnen diese Dinge nicht um die Zeit mit Bedauern zu vergeuden — es wäre das ebenso nutzlos, als zu bedauern, dass dem Sommer der Winter folgt — sondern um die Nothwendigkeit zu zeigen, alle nur erdenklichen Mittel zu unserm Vortheil zu verwerthen. Noch sind wir die ersten im Wettlauf, aber der Raum, der uns von unsern Mitbewerbern trennt, verringert sich immer mehr, und um unsern Platz zu behaupten müssen wir den natürlichen uns zu Gebote stehenden Vortheil uns dienstbar machen. Englische Arbeit ist ohne Zweifel die beste der Welt, wenigstens insofern, als sie die Technik betrifft, aber sie ist ebenfalls theuer, ob als Kraft- oder als Zeiteinheit betrachtet. Jede anwendbare Aufbietung von Mitteln, die ihren Werth erhöhen oder ihre Kosten vermindern würden, (entweder direkt, oder indirekt durch Abschaffung der Strikes) ist der Beachtung werth, und wenn sie nicht greifbare Früchte trägt, so erregt sie immerhin Aufmerksamkeit für den Gegenstand und ebnet so, die Idee verbreitend, den Weg zur Aufnahme eines besseren Systems. Unter diesem Gesichtspunkt betrachten wir den Vorschlag Mr. Waring's. Er erscheint uns ausgedehnter Anwendung nicht fähig angesichts des gegenwärtigen moralischen und intellektuellen Zustandes der arbeitenden Klassen, und, fügen wir hinzu, auch der Kapitalisten, denn er setzt einen Grad von Freundschaftlichkeit und brüderlicher Gesinnung voraus, wie ein solcher nur in kleinen von gefährlich feindseliger Bevölkerung umgebenen Gemeinschaften (wie z. B. vormals in den ersten christlichen Kirchen) existirt. Mr. Waring schlägt vor, dass der Kapitalist A B eine Genossenschaft eingehe mit einer Anzahl von Arbeitern C D, um für eine bestimmte Zahl von Jahren irgend eine Industrie zu betreiben. A B gewährt ein bestimmtes Kapital, von dem er einen nach Uebereinkommen festgesetzten Prozentsatz zieht, „unabhängig von Gewinn und Verlust", und die Arbeiter erhalten ihren Lohn in Lebensmitteln, die ihnen zu niedrigerem Preise als dem jeweiligen Marktpreise berechnet werden. Am Jahresschluss werden die Berechnungen aufgestellt: ist ein Verlust vorhanden, so wird er vom Kapital abgeschrieben, während die Arbeiter den Ueberschuss verlieren, der einen festgesetzten Theil ihres Lohnes überschreitet; ergiebt sich hingegen ein Gewinn, so wird er zwischen A B und C D nach Massgabe eines bei Gründung des Unternehmens abgemachten Verhältnisses getheilt.

Der grosse Werth solcher industriellen Genossenschaften wäre, wenn es möglich wäre, dieselben allgemein einzuführen, nicht hoch genug anzuschlagen. Sie würden ungemein die Qualität und Quantität der gelieferten Arbeit fördern und Vergeudung sowohl wie die Kosten der Beaufsichtigung vermindern. Jeden Sonnabend würde jeder Arbeiter daran erinnert werden, dass das Fortbestehen des ihm zufallenden Antheils von seinen fortgesetzten Bemühungen abhänge und dass Nachlässigkeit in seinen Arbeitsstunden gleichbedeutend sei mit Verlust in seinem Haushalt. Dass der Arbeiter dieser Art von Betrachtungen vollkommen zugänglich ist, beweist er durch sein Benehmen, wenn er in Akkord arbeitet. — Hat er nicht zu befürchten, dass zu grosse Produktion den Preis der Arbeit herunterdrücken könnte, so sind sein Fleiss und seine Ausdauer gleich beachtenswerth, und wäre es nicht der Fall, dass Akkordarbeit und leichtfertige Arbeit zusammengehen wie Winter und trübes Wetter, so wäre wahrscheinlich für manche Handelszweige kein besseres System zu wünschen. Nun aber findet Akkordarbeit keine universelle Anwendung und trotz ihrer vielen Vortheile zieht sie den kürzeren gegenüber der von uns geschilderten idealen Genossenschaft, die der ersteren bedeutend vorzuziehen wäre. Zum Erfolg industrieller Kooperationen jedoch ist es nöthig, dass dieselben gewisse Bedingungen erfüllen, deren wichtigste die sein würde, dass der Arbeiter wie auch der Kapitalist beide ihre Rechnung bei denselben fänden, der Arbeiter direkt und der Arbeitgeber indirekt. Der letztere untersucht seine Geschäfte genau und wenn er versichert sein kann, dass weder Verschwendung noch Trägheit so wenig wie irgend welche Gefahr eines Strikes in seinen Werken sich vorfindet, so wird er sich gewissen Einschränkungen willig unterwerfen. Der Arbeiter hingegen, der wenig zu verlieren hat und nicht an Selbstkontrolle gewöhnt ist, würde das System nur nach dem Zahlmodus beurtheilen. Wenn er mit der Energie arbeitet, die er bei der Akkordarbeit anwendet, so will er wenigstens auch den Lohn wie für Akkordarbeit haben und er würde eine geringe Meinung von jedem Genossenschaftssystem haben, das nicht noch einen Gewinn darüber hinaus in Aussicht stellte. Jetzt jedoch ist es, wie auch in der Vergangenheit die Sachen gestanden haben mögen, sehr zu bezweifeln, ob Kooperation dem Arbeiter einen durchschnittlich höheren Lohn eintragen würde, als er ihn gegenwärtig hat. Der Gang des Handels kann überschlagen werden als bestehend aus: 1. einer kurzen Periode des Gedeihens; 2. einer langen Intervalle, während welcher Aufträge in Menge einlaufen, aber die Preise so niedrig stehen, dass der Gewinn dem Kapital nur geringe Zinsen trägt und 3. aus einer Periode absoluten Verlustes. Ist ein Fabrikant scharfsichtig genug, um den Gewinn der ersten Periode zu erndten und ihn nicht dem Vermittler in den Schoss fallen zu lassen, so vermehrt er sein Kapital und hat grossen Vortheil von der Arbeit seiner Angestellten. Aber dies dauert heute selten lange und während der zweiten Periode theilen Arbeitgeber und Arbeiter den Ertrag ehrlich unparteiisch, wobei der Vortheil auf seiten des letzteren ist. Auf der letzten Stufe wird fast der ganze Verlust vom Kapital getragen, welches keine Ruhepause eintreten lassen darf, sondern seine Operationen fortsetzen muss. Solche Schilderung entspricht natürlich nur einem Stapelhandel und nur bei einem solchen wäre industrielle Kooperation zu bewerkstelligen. In einem fluktuirenden Geschäft, wie, um ein extremes Beispiel anzuführen, bei der Fabrikation submariner Telegraphenkabel, wo die Thätigkeit in den Werken wechselt, von der lebhaftesten bis zur allerstillsten, ist Kooperation unmöglich, weil die Arbeit nur am Gewinn sich betheiligen, während der Verlustzeiten aber sich entfernen würde, um zum Erfolge einer rivalisirenden Gesellschaft beizutragen. Nur in Industrien, in denen die Produktion auf einer bestimmten Höhe gehalten wird, und das Arbeitspersonal einigermassen konstant ist, kann jene Einrichtung Erfolge haben. Und hier bietet sie ungünstigerweise die wenigsten Vortheile. Eine Baumwollenmühle in Oldham liefert hierfür ein Beispiel. In diesem Etablissement ist Akkordarbeit in Anwendung und durch sorgsame Ueberwachung verhütet man, dass oberflächliche Arbeit, die, wie vorhin erwähnt, oft mit Akkordarbeit identisch ist, geliefert wird. Unter diesen Umständen würde die Einführung eines neuen Systems keinen wesentlichen Nutzen bieten.

So erhellt aus diesen beiden extremen Beispielen, dass das uns vorliegende System der Kooperation trotz der mannigfachen theoretischen Lichtseiten keinen faktischen Erfolg haben dürfte, und selbst weniger extreme Beispiele würden die ausserordentlichen Schwierigkeiten nicht verkennen lassen, denen dasselbe zu begegnen hätte. Die Ueberzeugung drängt sich uns auf, dass im sozialen wie im physikalischen Bereiche ein Wechsel in einem Theile des organischen Baues nicht Platz greifen kann, ohne ebenfalls eine Aenderung in dem andern zu veranlassen und dass derselbe sehr allmählich vor sich gehen muss. Aenderungen in unsern Geschäftsumgebungen bereiten sich ohne Zweifel vor, aber das gegenwärtige System muss noch viel unbefriedigender werden, als es ist, ehe Kapital und Arbeit, die furchtsamsten und die rücksichtslosesten Elemente unseres Systems, freiwillig sich einem Wechsel unterwerfen werden, dessen Wirkungen nicht klar vorauszusehen sind. Sicherlich ist etwas derartiges zu erwarten und sorgsame Versuche sind daher zu empfehlen. Die Methode, den Dirigenten einen Gewinnantheil zu geben, hat sich lange Zeit gut bewährt, dieselbe könnte auf Werkführer und Vorarbeiter ausgedehnt werden. Solch ein Versuch würde, wenn erfolgreich, eine Basis bilden können für ein System wie das des Mr. Waring. Es ist wohlbekannt, dass Arbeitskräfte ersparende Einrichtungen sich nur dann gut rentiren, wenn der Handel sehr schlecht steht, und aus demselben Grunde erwarten wir irgend welchen ernsten Versuch zur Kooperation nicht eher, als bis der Arbeiter fühlt, dass seine Existenz von ihr abhängt, und der Kapitalist findet, dass sie das einzige Mittel sei, sein Geld anzulegen. („Engineering" vom 26. Dezember 1884.)

Eisenbahn-Torpedos
als die verlässlichsten Nothsignale im Zugsverkehr.

Dort, wo es gilt, trotz der Ungunst des Wetters, wo gewöhnliche Signale nicht ausreichen, oder auf Strecken, die ausser dem Bereiche derselben sich befinden — ein verlässliches und effektvolles Haltsignal dem verkehrenden Zuge zu geben, wurden bisher und werden nach wie vor die Knallkapseln in Verwendung gebracht.

In Oesterreich-Ungarn sind die Knallkapseln auch das unerlässliche Inventar eines jeden Wächters und Zugel, um nöthigenfalls dieselben in Verwendung zu bringen.

Als Haltsignal unentbehrlich und am wirksamsten zeigen sich jedoch diese Signale bei rasch nacheinander sich folgenden Zügen, wie dieses bei Militär- und getheilten Güterzügen oft der Fall ist und wo es gilt, einen Zusammenstoss zu vermeiden.

Militärische Ereignisse machen es oft nöthig, grosse Massentransporte in der möglichst kürzesten Zeit zu überwältigen und die Züge in den kürzesten Zeitintervallen hintereinander folgen zu lassen.

Oft ereignet es sich, dass durch irgend einen Zufall sei es durch plötzliches Umschlagen der Witterung, sei es durch plötzlich entstandenes Gebrechen an Maschine oder anderen Fahrzeugen, sei es endlich durch nicht genügende Aufmerksamkeit des Führers u. s. w. — die richtige Einhaltung der vorgeschriebenen Fahrgeschwindigkeit nicht erzielt wurde, oder nicht

erzielt werden konnte, in solchen Fällen ist die Gefahr des Zusammenstosses mit dem nachfahrenden Zuge eine eminente. Die Beseitigung einer solchen Gefahr kann nur durch das rechtzeitige Vorlegen eines Knallsignals erreicht werden, und zwar wenn es dem am Schlusswagen befindlichen Bremser möglich ist ein solches während der Bewegung des Zuges — ohne seinen Standpunkt zu verlassen — dem nachfolgenden Zuge zu legen.

Die Niveauverhältnisse und die Distanz, in welcher die Züge sich folgen, machen es ferner dringend nöthig, das Knallsignal dem nachfahrenden Zuge entgegenzuschieben, um dadurch das rechtzeitige Anhalten des nachfahrenden Zuges zu bewerkstelligen. Zur Erreichung dieses Zweckes dienen die Eisenbahn-Torpedos.

Die Eisenbahn-Torpedos bestehen aus dem eigentlichen Signalapparate und aus der Führungsbrücke oder Führungsschiene. Der Signalapparat oder Torpedo hat ein Plateau aus dünnem Blech, welches die Knallkapseln (2 bis 3 Stück) trägt und welche durch dünne Blechbänder am Plateau festgehalten werden.

Die Bewegung dieses Apparates längs der Schiene erfolgt durch die Spannkraft einer Feder, die je nach dem Grad der Spannung des Torpedos 250—300 m dem nachfolgenden Zuge voreilt, so dass mit Berücksichtigung des im steten Vorfahren befindlichen Zuges die Sicherheit der Deckung in einer Distanz von 500 m bis 600 m zwischen den beiden Zügen bewerkstelligt werden kann.

Der am Schlusswagen des vorfahrenden Zuges befindliche Bremser überträgt das Torpedo auf die Fahrschiene durch die Führungsbrücke, die aus einer an das Plateau des Wagens leicht einzuhängenden Blechrinne besteht, durch welche das gespannte Torpedo ganz sicher auf die Schiene übergeht und auf dieser fortgeführt wird.

Da das Torpedo circa 0,25 kg wiegt und die Spannkraft mit 2,0 kg wirksam ist, können weder ungünstige Niveau- noch Richtungsverhältnisse die Fortbewegung des Torpedos beeinflussen.

Das Torpedo ragt nur 50 mm über das Schienenniveau und gelangt daher anstandslos unter die Bahnräumer bis zum Radkranz des vorderen Maschinenrades, wo dasselbe zur Explosion gebracht wird.

Ist es erwünscht, dass das über die Schiene hin eilende Torpedo sich während seiner Bewegung auch dem Bahnpersonal wahrnehmbar mache, so wird dieses durch das kontinuirliche schrille Pfeifen erzielt.

An dem Torpedo ist nämlich eine aus Kautschuk bestehende mit Luft gespannte Blase angebracht, die das mit demselben versehene Pfeifchen ertönen lässt. Da die Kautschukblase durch ein Gummiband einen steten Druck erfährt, so ertönt das Pfeifchen so lange, bis die ganze Blase von der Luft geleert ist und hält demnach der Pfiff kontinuirlich an.

Dadurch wird das Ausschicken des Torpedos dem Bahnpersonal zur Anzeige gebracht, das dadurch von dem Anhalten des nachfahrenden Zuges verständigt ist und daher die Haltsignale für denselben auch noch unter Umständen vor erfolgter Explosion in Wirksamkeit setzen kann.

Ueberdies macht sich das Torpedo noch durch seine roth gefärbte Oberfläche jedermann genügend sichtbar.

Zur Anfertigung des Torpedo ist es nöthig, eine genaue Zeichnung des Schienenkopfes zu besitzen, da jedes Schienenprofil die demselben anpassende Konstruktion der Torpedos bedingt.

Die Anfertigung und Lieferung solcher Torpedos hat die Firma Max Jüdel in Wien und Braunschweig übernommen und giebt dieselbe die nöthigen Aufklärungen bezüglich Preis und Lieferung.

Wien, am 7. März 1885. Pollitzer, Oberingenieur.

Denkschriften, betreffend die Vervollständigung des Preussischen Staatseisenbahnnetzes.*)

Ueber die zur Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes in Aussicht genommenen Bauausführungen ist im einzelnen folgendes zu bemerken:

Zu § 1 No. II des Gesetzentwurfes, betreffend Anlage des zweiten Gleises auf den nachstehend bezeichneten Strecken und die dadurch bedingten Ergänzungen und Gleisveränderungen auf den Bahnhöfen.

1. Weissenfels-Prittitz

nebst Herstellung einer Kreuzungsstation zwischen Zeitz und Krossen und von Gleiserweiterungen auf den Bahnhöfen Weissenfels, Luckenau und Zeitz.

Die Bahnstrecke Weissenfels-Zeitz-Krossen ist nur mit einem Hauptgleise ausgebaut, der Grund und Boden derselben jedoch für zwei Hauptgleise erworben. Die Nebengleise der Bahnhöfe namentlich der Uebergangsstationen, auf welchen die Züge beiseitegestellt und rangirt werden müssen, sind von verhältnissmässig geringem Umfange. Diese Anlagen haben sich für den mit Entwickelung der Braunkohlenindustrie in dem Gebiet der Bahn stetig gewachsenen Güterverkehr unzureichend erwiesen.

Neben 8 Personenzügen sind zwischen Weissenfels und Zeitz an verkehrsreichen Tagen 14 Güterzüge überwiegend während der Tagesstunden zu befördern, deren planmässige Durchführung mangels genügender Gleisanlagen Schwierigkeiten bietet. Eine nicht unerhebliche Vermehrung dieser Züge steht nach Eröffnung der im Bau begriffenen Bahnverbindung Eichicht-Probstzella-Stockheim zu erwarten und ist deshalb eine Vervollständigung der vorhandenen Gleisanlagen zur Gewinnung einer dem Bedürfniss entsprechenden Leistungsfähigkeit der Bahn geboten.

Besonders dringend ist das Doppelgleis auf der 9,4 km langen, grösstentheils 1:100 ansteigenden Strecke Weissenfels-Prittitz, weil hier die Leerfahrten der Vorspannmaschinen die Zugfrequenz ausserordentlich vermehren und wird deshalb beabsichtigt, zunächst auf dieser Strecke das zweite Gleis auszubauen. Ferner sollen zwischen den 16,3 km von einander entfernten Bahnhöfen Zeitz und Krossen bei Wetterzeube eine neue Station für das Kreuzen von Zügen angelegt und auf den beiden frequenten Uebergangsstationen Weissenfels und Zeitz, sowie auf dem Zwischenbahnhof Luckenau die Gleise für das Aufstellen und Rangiren der Güterzüge angemessen erweitert werden.

Die Kosten dieser Anlage sind veranschlagt auf 1 140 000 *M.*

2. Eichenberg-Leinefelde.

Die Linie Halle-Kassel ist auf den Strecken von Halle bis Leinefelde und von Münden bis Kassel zweigleisig ausgebaut, während der dazwischen liegende Abschnitt Münden-Leinefelde nur mit einem durchgehenden Gleise versehen ist. Der Mangel des zweiten Gleises macht sich besonders auf der Theilstrecke Eichenberg-Leinefelde, welche ausser durch Fakultativzüge durch täglich 26 regelmässige Züge befahren wird, fühlbar. Wegen der weiten Stationsintervalle, welche sich mit Rücksicht auf die ungünstigen Steigungsverhältnisse der Strecke durch etwa neu einzuschaltende Kreuzungsstationen nicht wohl verringern lassen, sind die auf der fraglichen Strecke verkehrenden Güterzüge, zum Theil bereits fahrplanmässig, in noch höherem Masse aber bei eintretenden Unregelmässigkeiten in der Zugbeförderung, zu einem mehr oder minder langen Stilllager auf den Zwischenstationen genöthigt. Erhalten auch die Schnell- und Personenzüge vor den Güterzügen den Vorzug, so ist doch in gleicher Weise die pünktliche Beförderung der ersteren bei den vorhandenen Einrichtungen keineswegs sicher gestellt, und es übertragen sich, da die Linie Halle-Kassel ein wichtiges Zwischenglied für den Personenverkehr bildet, die Verspätungen auf dieser Strecke häufig in sehr fühlbarer Weise auf die von den Anschlussstationen Halle und Kassel ausgehenden Züge.

Zur Abhülfe der angedeuteten Missstände ist die Herstellung des zweiten Gleises auf der etwa 31 km langen Theilstrecke Eichenberg-Leinefelde nothwendig. Die Kosten dieser Ausführung betragen anschlagsmässig 1 180 000 *M.*

3. Bodenfelde-Hardegsen.

Die Betriebsführung auf der für den durchgehenden Güterverkehr besonders wichtigen, täglich mit 20 bis 24 Zügen belasteten Strecke Ottbergen-Northeim wird durch die Verhältnisse auf dem mittleren Abschnitte Bodenfelde-Hardegsen ausserordentlich erschwert. Der betreffende, nahezu 22 km lange Bahnabschnitt liegt mit Ausnahme einer, innerhalb eines Tunnels gelegenen, kurzen horizontalen Scheitelstrecke und der Horizontale des Bahnhofs Uslar in Steigungen von 1:100. Unter diesen Umständen ist die regelmässige Durchführung des Fahrplanes mit grossen Schwierigkeiten und insofern auch mit grösseren Kosten verbunden, als die bei der Mehrzahl der Züge erforderlichen Vorspannmaschinen häufig nicht in kürzester Frist nach ihrem Stationsorte Bodenfelde zurückgeführt und daher nur ungenügend ausgenutzt werden können. Da die nachträgliche Einschaltung von Kreuzungsstationen wegen der Steigungsverhältnisse der Bahnlinie nicht angängig ist, so erübrigt nur das zweite Gleise innerhalb des Abschnittes Bodenfelde-Hardegsen zur Ausführung zu bringen. Die Kosten dieser Ausführung betragen anschlagsmässig 800 000 *M.*

4. Lauenbrück-Buchholz.

Die Gründe, welche die Staatsregierung veranlassten, die Mittel für die Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Wanne-Kirchweyhe der Venlo-Hamburger Bahn anzufordern, nöthigen dazu, eine allmähliche Erhöhung der Leistungsfähigkeit auf der noch eingleisigen Reststrecke Kirchweyhe-Harburg, welche z. Z. ausser von den Fakultativzügen täglich von 30 regelmässigen zum Theil schwer belasteten Kohlenzügen befahren wird, herbeizuführen. In erster Reihe kommt hierbei der 25,4 km lange Abschnitt Lauenbrück-Buchholz in Betracht, auf welchem wegen der längeren Stationsintervalle zur Sicherstellung der regelmässigen Durchführung des Fahrplans das zweite Gleise nicht länger entbehrt werden kann. Die Kosten der Herstellung

*) Zu § 1 No. II und III des in No. 10 S. 119 abgedruckten Gesetzentwurfes.

desselben auf dem fraglichen Bahnabschnitte sind auf 680 000 ℳ ermittelt.

5. Homburg v. d. H. - Oberursel.

Der insbesondere während des Sommers ausserordentlich starke Verkehr zwischen Frankfurt a/M. und Homburg v. d. H. macht es nothwendig, auf dieser Seitenbahn von Morgens 5 Uhr bis Nachts 12 Uhr Personenzüge in möglichst gleichmässigen Intervallen von etwa einer Stunde von den beiden Endstationen abzulassen. Neben diesen Personenzügen, von denen ein Theil noch den Ab- und Zugang der Cronberger Bahn in Rödelheim zu vermitteln hat, sind die erforderlichen Güterzüge zu befördern. Bei einer derartigen Frequenz der Strecke wird die Abfahrtszeit der Züge durch die Ankunftszeit der entgegenkommenden Züge unausgesetzt beeinflusst, so dass bei eintretenden Verspätungen, welche namentlich an Tagen starken Verkehrs unvermeidlich sind, sehr fühlbare Erschwernisse für die Betriebsführung erwachsen. Ganz besonders vermehrt werden diese Schwierigkeiten noch durch die ungünstigen Steigungsverhältnisse der Bahn, welche schon bei Zügen von wenig mehr als 30 Achsen die Einstellung von Vorspannmaschinen bedingen. Um die regelmässige Durchführung des Betriebes vollkommen sicher zu stellen, würde die Herstellung des zweiten Gleises auf der ganzen Länge der Seitenbahn zwar erwünscht sein, indessen wird es z. Z. für genügend erachtet, zunächst nur auf der etwa 4 km langen Endstrecke Homburg - Oberursel das zweite Gleise herzustellen. Hierdurch wird voraussichtlich ein wirksames Mittel gewonnen werden, den Einfluss der verspätet in Homburg eintreffenden auf die von dort abgehenden Züge zu beseitigen. Die Kosten der Ausführung sind auf 340 000 ℳ ermittelt.

6. Plettenberg-Grevenbrück.

Der auf der Ruhr-Sieg-Bahn fast von Jahr zu Jahr mehr entwickelte Verkehr hat dahin geführt, dass im Laufe der Zeit das zweite Gleise einerseits von Hagen bis Plettenberg und andererseits von Siegen bis Grevenbrück hergestellt worden ist. Demnach ist gegenwärtig nur noch die 18,3 km lange Strecke Plettenberg - Grevenbrück eingleisig. Der Mangel des zweiten Gleises auf diesem Bahnabschnitt macht sich besonders zu Zeiten stärkeren Verkehrs in einer die Regelmässigkeit des Betriebes höchst störenden Weise bemerklich. Um für die Zukunft diesem Missstande zu begegnen und die Strecke Plettenberg-Grevenbrück gleich leistungsfähig mit den anschliessenden Strecken der Ruhr-Sieg-Bahn zu machen, soll auch sie mit dem zweiten Gleise belegt werden.

Der Ausbau desselben ist zu 575 000 ℳ veranschlagt.

7. Bönen-Hamm.

Dieselben Gründe, welche seiner Zeit in der Denkschrift, betreffend die Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes für die durch das Gesetz vom 21. Mai 1883 — § 1 III. 1 — genehmigte Herstellung des zweiten Gleises auf der Strecke Unna-Bönen aufgeführt wurden, sind im allgemeinen auch für die weitere Durchführung des zweiten Gleises von Bönen bis Hamm geltend zu machen. Dazu kommt, dass nach erfolgtem Ausbau des zweiten Gleises zwischen den Stationen Unna und Bönen die aus dem Kohlenrevier kommenden Züge unbehindert bis zu letzterer Station gebracht werden können, hier aber wegen der beschränkten Leistungsfähigkeit der vorliegenden eingleisigen Strecke oft unerwünschte Aufenthalte erfahren. Zur Vermeidung der hier entstehenden, die Sicherheit des Betriebes und die ökonomische Verwaltung beeinträchtigenden Unregelmässigkeiten ist die Herstellung des zweiten Gleises auch auf der 9,7 km langen Strecke Bönen-Hamm nothwendig.

Die Kosten hierfür sind auf 326 000 ℳ veranschlagt.

8. Sterkrade-Wesel.

Die im Jahre 1881 zur Ermöglichung einer rascheren Folge der vielen, auf der Strecke Sterkrade - Wesel zu befördernden Züge angelegten beiden Kreuzungsstationen bei Hiesfeld und Spellen haben sich bei dem stetig wachsenden Verkehr auf die Dauer nicht als ausreichend erwiesen, um lästige, den regelmässigen Verkehr ausserordentlich störende, Verspätungen fern zu halten.

Zur Erzielung einer grösseren Regelmässigkeit in der Durchführung der Züge und zur Wahrung der nöthigen Betriebssicherheit ist es unabweislich nothwendig, das zweite Gleise, welches zwischen Oberhausen und Sterkrade schon vorhanden, bis Wesel fortzusetzen.

Die Kosten hierfür sind zu 475 000 ℳ veranschlagt.

Zu § 1 No. III des Gesetzentwurfes, betreffend nachstehende Bauausführungen:

1. Erbauung eines Geschäftsgebäudes für die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg.

Bereits in dem, auf Grund Allerhöchster Ermächtigung vom 24. Januar 1883 vorgelegten Gesetzentwurfe, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung, Vervollständigung und bessere Ausrüstung des Staatseisenbahnnetzes etc., war im § 1 unter IV, 4 ein Betrag von 2 500 000 ℳ für die Errichtung eines Geschäftsgebäudes der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg eingestellt, und die Nothwendigkeit dieses Baues begründet worden.

Dieser Geldbetrag wurde von dem Hause der Abgeordneten beanstandet, indess nicht weil das Bedürfniss zur Ausführung eines solchen Gebäudes bestritten, sondern weil davon ausgegangen wurde, dass der beabsichtigte Zweck mit einem geringeren Kostenaufwand als dem geforderten zu erreichen sei.

In Erfüllung ihrer damals gegebenen Zusage hat die Königliche Staatsregierung nochmals eingehend prüfen lassen, ob das anerkannte Bedürfniss nicht in anderer, billigerer Weise befriedigt werden könne. Nach dem Ergebniss dieser Untersuchung ist für ein Geschäftsgebäude der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg ein neues Projekt aufgestellt worden, dessen Kosten auf 1 450 000 ℳ veranschlagt sind.

Der im Vergleich zu dem früher in Aussicht genommenen erheblich geringeren Kostenaufwand findet vornehmlich seinen Grund darin, dass die zu bebauende Grundfläche des Gebäudes, welche nach dem älteren Projekte rund 5 900 qm betrug, auf rund 3 500 qm, also um etwa 2 400 qm eingeschränkt worden ist. Diese Einschränkung ist zum Theil durch Herabsetzung des Masses der Achsentheilung, der Zimmertiefen und Korridorbreiten, in der Hauptsache jedoch dadurch erreicht, dass ein Geschoss in der Vorderfront und den Seitenbauten hinzugefügt und dass davon abgesehen wurde, sämmtliche für die Direktion erforderliche Diensträume, wie es früher beabsichtigt war, in dem neu zu errichtenden Gebäude unterzubringen. In letzterer Beziehung ist in Aussicht genommen, von den, gegenwärtig zu Büreaus der Direktion benutzten Räumen in den beiden oberen Geschossen des Empfangsgebäudes auf Bahnhof Bromberg nur so viele abzutrennen, als zur Herstellung eines Geschäftslokales für das Königliche Eisenbahnbetriebsamt daselbst nothwendig sind, die übrigen Räume aber, welche nach dem früheren Projekte zur Einrichtung von Dienstwohnungen für Eisenbahnbetriebsbeamte und zu einer im Interesse des reisenden Publikums wünschenswerthen Erhöhung des Vestibuls und der Wartesäle verwendet werden sollten, auch ferner wie bisher zu benutzen.

Wenn die hiernach auch immer noch bestehen bleibende Theilung des Geschäftslokales der Direktion auch ebensowenig erwünscht ist, wie die grosse Zahl der Geschosse in dem projektirten Gebäude — es sind darin durchweg vier, in einzelnen Theilen fünf für Büreauzwecke zu benutzende Geschosse vorgesehen —, so wird doch im Vergleich zu der gegenwärtigen Zersplitterung der Diensträume in zwölf räumlich getrennten Gebäuden von zum grössten Theile sehr mangelhafter Beschaffenheit eine so wesentliche Verbesserung des bestehenden, auf die Dauer als unhaltbar anerkannten Zustandes erreicht, dass die Staatsregierung sich mit einer solchen Anordnung, welche eine sehr erhebliche Ermässigung der Baukosten zulässt, begnügen zu sollen glaubt. Zur Verminderung der Baukosten hat endlich beigetragen, dass auf möglichste Einfachheit der architektonischen Gestaltung des Gebäudes Bedacht genommen ist und die Geschosshöhen ermässigt worden sind. Sie betrugen nach dem früheren Projekte mit Ausschluss des Kellergeschosses durchweg 5 m, im neuen Projekte sind sie für das Keller- und oberste Geschoss auf 3,9, für das Hauptgeschoss auf 4,5, für die übrigen Geschosse auf 4,3 m (überall einschliesslich der Decken) angenommen worden.

Nach dem für das Geschäftsgebäude neu aufgestellten Projekte sollen in demselben, wie dieses auch früher beabsichtigt war, abgesehen von drei, im Kellergeschoss unterzubringenden Dienstwohnungen für Unterbeamte nur Diensträume hergestellt werden.

2. Erbauung eines definitiven Empfangsgebäudes auf dem Bahnhofe Kreiensen.

Auf dem wichtigen Eisenbahnknotenpunkte Kreiensen ist zur Zeit noch das bei Anlage der Braunschweigischen Linie Boerssum-Kreiensen in Fachwerk provisorisch errichtete Empfangsgebäude in Benutzung. Die seitens der den genannten Bahnhof mitbenutzenden diesseitigen Staatseisenbahnverwaltung bereits seit einer Reihe von Jahren mit der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft wegen Ersatzes des provisorischen Empfangsgebäudes durch einen Massivbau geführten Verhandlungen haben bisher den erwünschten Erfolg nicht gehabt, da bei der genannten Gesellschaft anscheinend keine Geneigtheit bestand, den ihr nach den seitherigen Verträgen zur Last fallenden Antheil von $^4/_7$ der Kosten des neuen Gebäudes zu übernehmen.

Abgesehen davon, dass es an sich dringlich erscheint, das vorhandene durchaus unzulängliche Provisorium durch ein Definitivum zu ersetzen, sprechen auch besondere Betriebsrücksichten für die baldige Beseitigung des ersteren. Das provisorische Gebäude ist nämlich auf einem Platze errichtet, welcher nach Massgabe der weiteren Entwickelung der Betriebsverhältnisse zwischen den auf dem Bahnhofe Kreiensen sich kreuzenden Linien Boerssum-Holzminden und Hannover-Kassel zur Anlage wichtiger Gleisverbindungen, welche einen Platz an anderer

Stelle nicht finden können, in Anspruch genommen werden muss. Durch Ausführung des an einer weiter nördlich gelegenen Stelle zu errichtenden definitiven Empfangsgebäudes würde dagegen das zur Herstellung jener Gleiseverbindungen erforderliche Terrain frei werden.

Unter diesen Umständen wird unter der Voraussetzung, dass das die Eisenbahnbeziehungen zwischen Preussen und Braunschweig regelnde Abkommen die verfassungsmässige Genehmigung erhalten wird, beabsichtigt, mit dem Bau des definitiven Empfangsgebäudes zu Kreiensen alsbald vorzugehen. Die Kosten desselben belaufen sich anschlagsmässig auf 750 000 ℳ. Hierbei sind die mit der Anlage des neuen Gebäudes in unmittelbarem Zusammenhange stehenden Kosten für die erforderlichen Gleis- und Perronveränderungen, für die nothwendigsten Perronüberdachungen und für die Errichtung eines Nebengebäudes mit einbegriffen.

3. Umgestaltung der Bahnhofsanlagen zu Münster i. Westf.

Dem Personenbahnhof Münster der Venlo-Hamburger Bahn wurde seiner Zeit zwischen der Glasstrasse und Salzstrasse neben dem vorhandenen Bahnhof der Staatsbahn eine solche Lage angewiesen, dass die Möglichkeit gewahrt blieb, zwischen beiden Bahnhöfen ein gemeinschaftliches Empfangsgebäude zu errichten. Im Hinblick hierauf hat die Köln-Mindener Eisenbahngesellschaft beim Bau der Bahn auf ihrem Bahnhof Münster ein provisorisches Empfangsgebäude in allereinfachster Weise erbauen lassen, das gegenwärtig noch in Benutzung ist.

Die wiederholt und besonders seit der Verstaatlichung von den verschiedensten Seiten immer dringlicher in Anregung gebrachte Herstellung des gemeinschaftlichen Empfangsgebäudes erfuhr eine Verzögerung hauptsächlich dadurch, dass die inzwischen veränderten Verkehrsverhältnisse es nicht mehr zweckmässig erscheinen liessen, das frühere Projekt, nach welchem das gemeinschaftliche Gebäude der gegenwärtigen Höhenlage der Bahnhofsgleise sich anpassend erbaut werden sollte, weiter zu verfolgen. Denn bei dem inzwischen stark angewachsenen Verkehr konnte man sich der Ueberzeugung nicht mehr verschliessen, dass die frequenten Strassenübergänge am Bahnhofe in Schienenhöhe auf die Dauer nicht beibehalten werden könnten, sondern durch Unter- oder Ueberführungen würden ersetzt werden müssen. Die Uebelstände, welche durch die getrennten Bahnhofsanlagen und durch die erwähnten Niveauübergänge hervorgerufen werden, haben sich infolge des gesteigerten Verkehrs inzwischen derart vermehrt, dass es im Interesse der Sicherheit des Betriebes und des allgemeinen Verkehrs sowie einer einfachen und ökonomischen Betriebsführung dringend erforderlich ist, die Umgestaltung der beiden Bahnhöfe zu einer einheitlichen Anlage nicht länger hinauszuschieben. Zu dem Zweck ist nach sorgfältiger Prüfung aller in Betracht kommenden Interessen ein Projekt aufgestellt, von dem anzunehmen ist, dass es neben den Anforderungen des Betriebs auch allen sonstigen berechtigten Wünschen entsprechen wird.

Hiernach soll der Centralpersonenbahnhof, wie früher geplant, seine Stelle zwischen der Gasstrasse und Salzstrasse erhalten, die Gleise desselben sollen jedoch um ca. 3 m höher gelegt werden, um dadurch die Möglichkeit zu gewinnen, nicht nur die genannten beiden Strassen, sondern auch noch einige nördlicher gelegene Strassen zu unterführen. Die aus der zweitheiligen Verwaltung stammenden zersplitterten Anlagen für den Güterverkehr sollen zusammengefasst und in rationeller Weise vereinigt werden.

Die Kosten der Umgestaltung der Bahnhofsanlagen belaufen sich auf 3 500 000 ℳ.

Aus dem Deutschen Reich.

Die projektirte Erweiterung des Preussischen Staats-Eisenbahnnetzes.

Die Gesammtlänge der nach dem vorliegenden Gesetzentwurf (siehe No. 10 S. 119) neu zu bauenden Bahnlinien beträgt 587,4 km, darunter 44,7 km (siehe nachstehend No. 1 und 2) Vollbahnen und 547,7 km Sekundärbahnen. Den seither beobachteten Grundsätzen entsprechend ist der Bau der projektirten Meliorationsbahnen (No, 3—14) von einer angemessenen Betheiligung der Interessenten abhängig gemacht und demgemäss unter Berücksichtigung einerseits der Leistungsfähigkeit der Interessenten, andererseits der für sie aus der Bahnanlage zu erwartenden Vortheile und endlich der Höhe der Grunderwerbskosten bestimmt worden, dass für die Linien No. 3, 4, 7, 9, 10, 11 und 13 neben der Einräumung des Rechts auf unentgeltliche Mitbenutzung der Chausseen und sonstigen öffentlichen Wege nur das erforderliche Terrain unentgeltlich hergegeben, zu den Baukosten der Linien No. 5, 6, 8, 12 und 14 dagegen ausserdem noch ein Baarzuschuss à fonds perdu gewährt wird. Wenn auch die Erfüllung dieser Bedingungen noch nicht überall durch die formellen Beschlüsse der betreffenden Kommunalverbände gesichert ist, so haben doch die dieserhalb eingeleiteten Verhandlungen die Bereitwilligkeit der Interessenten zur Uebernahme der von ihnen verlangten Leistungen bereits im allgemeinen erkennen lassen.

Zur bessern Uebersicht stellen wir nachstehend die Längen und die Kosten der einzelnen Staatsbahnlinien unter Angabe der vorgesehenen Leistungen des Staats wie der Interessenten zusammen:

Bezeichnung der Linie	Länge km	Leistung des Staats	Leistung der Interessenten in Grunderwerb	Leistung der Interessenten in Baar	Baukosten pro km
1. Braunschweig-Hildesheim . .	34,5	3 500 000	—	—	101 400
2. Hochneukirch-Grevenbroich .	10,2	1 150 000	—	—	112 700
3. Oppeln-Namslau .	60,5	3 400 000	178 000	—	56 200
4. Glatz-Rückers . .	19,1	1 580 000	101 000	—	82 700
5. Rogasen-Inowrazlaw	95,6	6 610 000	520 000	240 000	71 600
6. Dt. Krone-Callies	45,1	3 100 000	272 000	60 000	70 000
7. Löwenberg-Templin	32,9	2 115 000	120 000	—	64 300
8. Stralsund-Rostock	83,0	4 606 000	484 000	510 000	61 600
9. Neustadt a. D.-Meyenburg-Grenze .	65,0	3 800 000	260 000	—	58 500
10. Hannover-Visselhövede	73,1	5 100 000	440 000	—	69 800
11. Fulda-Gersfeld .	22,7	1 280 000	140 000	—	56 400
12. Warburg-Arolsen	25,2	2 490 000	300 000	60 000	101 200
13. Wissen-Moosbach	11,3	858 000	53 300	—	75 900
14. Schee-Silschede .	9,2	950 000	200 000	100 000	114 100

Das abzüglich der den Interessenten zur Last fallenden Beiträge staatsseitig aufzuwendende Baukapital für sämmtliche bezeichnete Bahnen berechnet sich auf 40 539 000 ℳ, wovon 4 650 000 ℳ auf die zusammen 44,7 km langen Vollbahnen Hildesheim-Braunschweig und Hochneukirch-Grevenbroich (No. 1 und 2), und 35 889 000 ℳ auf die insgesammt 542,7 km langen Meliorationsbahnen (No. 3 bis 14) entfallen. Hierzu treten noch für die durch die bevorstehende Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes nothwendig werdende Vermehrung des Fuhrparks der Staatsbahnen

a) für 44,7 km Vollbahnen à 18 000 ℳ . . . . = 804 600 ℳ
b) für 542,7 km Sekundärbahnen à 15 000 ℳ . . = 8 140 500 „
zusammen rund 8 945 000 ℳ

so dass die Gesammtaufwendungen für die vorgeschlagenen neuen Eisenbahnlinien 49 484 000 ℳ betragen.

Von dem zu dem Bau der unter No. 3 bis 8 und 10 bezeichneten Meliorationsbahnen erforderlichen Terrain befinden sich etwa 163 ha mit einem Werthe von ungefähr 217 000 ℳ bereits im domänen- und forstfiskalischen Besitz, für dessen Hergabe zu dem veränderten Verwendungszweck eine Entschädigung nicht beansprucht werden soll.

Die Vortheile der neuen Schienenverbindungen sind nicht allein in den zu erwartenden direkten Erträgnissen, sondern zugleich in der Befestigung und Erweiterung der Verkehrsbeziehungen der zu erschliessenden Landestheile und der Hebung des Wohlstandes und der Steuerkraft ihrer Bewohner wie der besseren Alimentirung der anschliessenden fiskalischen Hauptbahnstrecken zu suchen. Nach dem Ergebniss der in dieser Beziehung angestellten Ermittelungen ist aber auch anzunehmen, dass die meisten der in Aussicht genommenen neuen Eisenbahnlinien aus ihren unmittelbaren Erträgnissen bereits in den ersten Betriebsjahren eine mässige Verzinsung der staatsseitig aufzuwendenden Baumittel zulassen und in nicht allzu ferner Zeit einen noch erheblicheren Beitrag zu derselben abwerfen werden. Bei den günstigen Entwickelungsbedingungen des auf den Linien No. 3, 5 und 14 zu erwartenden Verkehrs ist sogar Hoffnung vorhanden, dass die Betriebsüberschüsse schon alsbald eine der vollen Verzinsung des staatsseitig aufzuwendenden Baukapitals nahezu gleich kommende Rente liefern werden.

Zur Neuorganisation der Braunschweigischen und der übrigen am 1. April d. J. in den Betrieb des Preussischen Staats übergehenden Eisenbahnen.

Aus den Erläuterungen zum Nachtragsetat für das Jahr vom 1. April 1885/86, welchen das Abgeordnetenhaus in seiner Sitzung am 9. d. M. ohne Diskussion in zweiter Lesung annahm, entnehmen wir folgendes:

Nach dem mit der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrage ist der Staat berechtigt, das Braunschweigische Eisenbahnunternehmen, welches zunächst als ein getrennter Vermögenskomplex zu verwalten ist, ganz oder theilweise mit anderen Preussischen Staats- oder vom Preussischen Staate verwalteten Eisenbahnstrecken zu einer gemeinschaftlichen Verwaltung zu vereinigen. Bei der Kürze der Zeit erschien

es nicht angängig, von diesem Rechte Gebrauch zu machen und eine planmässige Zusammenlegung der einzelnen Linien zur Durchführung zu bringen. Eine dementsprechende Regelung wird, ebenso wie die vollständige Einführung der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung wegen der umfangreichen, hierzu erforderlichen Vorbereitungen bis zum nächsten Etatsjahre ausgesetzt werden müssen. Mit Rücksicht hierauf ist es für zweckmässig erachtet, die Verwaltung der Braunschweigischen Eisenbahn mit dem Tage der Uebernahme der Verwaltung durch den Staat einer besonderen in Braunschweig zu errichtenden Königlichen Direktion zu übertragen.

Die Mitglieder der einzusetzenden Königlichen Direktion sollen als unmittelbare Staatsbeamte angestellt werden. Demgemäss ist die erforderliche Anzahl von Stellen für höhere Beamte in dem betreffenden Spezialetat vorgesehen worden. Die in diesen Etat aufgenommenen, den zeitigen Direktionsmitgliedern nach den früheren Vereinbarungen zu gewährenden Kompetenzen werden ausreichen, um die Kosten der Besoldung der im unmittelbaren Staatsdienst anzustellenden höheren Beamten nach Massgabe der für die betreffende Beamtenklasse geltenden Gehaltssätze, sowie die Zulage für das mit dem Vorsitze der neu zu errichtenden Königlichen Direktion zu betrauende Direktionsmitglied zu decken, weshalb es bei dieser Veranschlagung belassen werden konnte.

In den durch die Dienstverträge des Beamten- und Dienstpersonals der Braunschweigischen Eisenbahn begründeten Verhältnissen tritt mit der Uebernahme des Betriebes des Unternehmens seitens des Preussischen Staates keine Veränderung ein.

Bei der Verwaltung der Schleswigschen, Münster-Enscheder und Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn werden organisatorische Einrichtungen nicht weiter erforderlich, da Verwaltung und Betrieb dieser Unternehmen bereits vom Staate erfolgt und zu diesem Zwecke Königliche Behörden eingesetzt, auch die Bestimmungen der Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung im Wesentlichen zur Durchführung gelangt sind.

Die nach dem Gesetze vom 30. Mai 1853 von den Privateisenbahn-Unternehmen nach Verhältniss des Reinertrages zu entrichtenden Eisenbahnabgaben sind bei der Etatsveranschlagung ausser Ansatz gelassen.

Die Aufstellung des nächsten Jahresetats bei sämmtlichen für Rechnung des Staats verwalteten Eisenbahnen soll unter Zugrundlegung ein und derselben Rechnungsperiode in der Weise bewirkt werden, dass das 1. Quartal des Jahres 1886 dem Rechnungsjahre 1885 zugerechnet wird.

Ergänzung des Eisenbahn-Betriebsreglements.

Nach Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 1. d. M., betreffend Ergänzung und Abänderung des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, treten in Gemässheit der vom Bundesrath in seiner Sitzung vom 12. d. M. auf Grund des Art. 45 der Reichsverfassung gefassten Beschlüsse in den Bestimmungen des § 48 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands und der Anlage D zu diesem Paragraphen folgende Ergänzungen und Abänderungen mit dem 1. April d. J. in Kraft:

I. Die Bestimmung im § 48 unter B 2 erhält als Absatz 3 folgenden Zusatz: „Als geldwerthe Papiere im Sinne des Absatzes 1 sind nicht anzusehen: gestempelte Postkarten, Postanweisungsformulare, Briefumschläge und Streifbänder, Postfreimarken, Stempelbogen und Stempelmarken, sowie ähnliche amtliche Werthzeichen."

II. In der Bestimmung im § 48 unter B 3 sind hinter: „Kunstgegenstände" die Worte „auch Antiquitäten" einzuschalten.

III. In No. VIII der Anlage D zum § 48 ist als Absatz 2 folgende Bestimmung aufzunehmen: „Gebrauchte eisen- oder manganhaltige Gasreinigungsmasse wird — sofern sie nicht in eisernen Wagen mit festschliessenden eisernen Deckeln (sog. Sargwagen) zur Aufgabe gelangt — nur in dichte Blechbehälter verpackt zur Beförderung übernommen."

IV. 1. Die Bestimmung unter No. IX der Anlage D zum § 48 ist zu streichen und hinter die Ziffer IX der Vermerk zu setzen „siehe unter No. XXXV".

2. In No. XXXV. a. a. O. ist hinter den Worten „Holzspähne etc." einzuschalten: „sowie die durch Vermischung von Petroleumrückständen, Harzen und dergleichen Stoffen mit lockeren brennbaren Körpern hergestellten Waaren".

V. 1. In No. XXXI der Anlage D zum § 48 ist hinter den Worten „und andere derartige Gegenstände einzuschalten: „(wegen gebrauchter Putzwolle vergl. Absatz 3)".

2. Am Schluss derselben No. XXXI ist als Absatz 3 folgende Bestimmung aufzunehmen: „Gebrauchte Putzwolle wird nur in festen, dicht verschlossenen Fässern, Kisten oder sonstigen Gefässen zum Transport zugelassen."

Bestimmungen über Sekundärbahnbauten in Mecklenburg-Schwerin.

Unter dem 8. Januar 1883 sind abgeänderte Normativbestimmungen über die Bewilligung von Unterstützungen zu Sekundärbahnbauten im Grossherzogthum Mecklenburg-Schwerin in Kraft getreten. Nach Inhalt derselben ist die Bewilligung staatlicher Beihilfen, welche nicht à fonds perdu erfolgt, sondern deren besondere Bedingungen in jedem Einzelfalle festgesetzt werden, an die Erfüllung folgender besonderen Voraussetzungen gebunden:

1. Dass die projektirte Bahn den Lokalverkehr mit einer bestehenden Hauptbahn vermittelt, oder mehrere Hauptbahnen mit einander verbindet.

2. Dass der zu erwartende Verkehr für ausreichend befunden wird, um die Kosten des Betriebes und der Bahnerhaltung zu decken, desgl. Zinsen und Amortisationen für solche Baumittel, die ausser der Landesbeihilfe — durch verzinsliche Anleihen beschafft werden.

Bei normalspurigen Sekundärbahnen soll die Landesbeihilfe für eine Länge bis zu 25 km den Betrag von 20 000 ℳ pro Kilometer nicht übersteigen. Bei grösserer Bahnlänge mindert sich der Höchstbetrag auf 10 000 ℳ für je 1 km.

Für schmalspurige Sekundärbahnen werden in gleicher Weise 150 000 ℳ für 1 km für die ersten 25 km der Bahnlänge und 7 500 ℳ für jeden folgenden Kilometer als Landesbeihilfe in Aussicht gestellt.

Preussische Staatsbahnen, 50jähriges Dienstjubiläum.

Am 4. d. Mts. feierte unter grosser Theilnahme Herr Oberbaurath Lohse, Mitglied der linksrheinischen Eisenbahndirektion in Köln, sein 50 jähriges Amtsjubiläum. Herr Wilhelm Lohse ward, wie der „Berliner Aktionär" berichtet, s. Z. von der Mosel, wo er als Wasserbaumeister wirkte, nach Dirschau berufen zum Bau der dortigen grossen Brücke über die Weichsel, bekanntlich der ersten eisernen Gitterbrücke Deutschlands. Von dort ging er nach Köln zum Bau der festen Rheinbrücke. Später hatte er die Aufgabe, ein drittes grosses Brückenbauwerk, die Elbeüberbrückung zwischen Harburg und Wilhelmsburg, auszuführen, eins der genialsten und berühmtesten Werke des modernen Bauwesens. Bei der Verstaatlichung der Bahnen erhielt Lohse die Stellung des Vorstehers der Bau- und Betriebsabtheilung bei der Königlichen Eisenbahndirektion Köln linksrheinisch.

Prignitzbahn.

Am 7. d. Mts. ist die Eisenbahnstrecke Perleberg-Pritzwalk der Prignitzer Eisenbahn für den Wagenladungsverkehr eröffnet worden. (Siehe Bekanntmachung S. 263.)

Eisenbahnprojekt Greifswald-Rostock.

Nachdem auf einer Konferenz der betheiligten Pommerschen und Mecklenburgischen Grossgrundbesitzer der Vortheil einer Eisenbahn Greifswald-Grimmen-Tribsees-Sülze-Tessin-Rostock in Erwägung gezogen worden ist und der Bauunternehmer Bachstein-Berlin die event. Ausführung des Baues übernommen hat, ist, wie die „Voss. Z." nach der „S. S." berichtet, das Bankhaus E. Kühl in Rostock mit den interessirenden Behörden in die ersten Verhandlungen eingetreten, um zunächst technische Vorarbeiten veranlassen zu können.

Brandenburg-Jüterbog.

Der Provinziallandtag von Brandenburg ermächtigte seinen Ausschuss, den Provinzialverband an dem Unternehmen einer Nebenbahn von Brandenburg über Treuenbrietzen nach Jüterbog durch Zeichnung von Aktien in Höhe von 54 000 ℳ pro 1 km zu betheiligen und unter dem Vorbehalt, dass die gestellten sonstigen Bedingungen bis zum 31. Dezember 1885 erfüllt werden.

Eisenbahn Trachenberg-Herrnstadt.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat nach der „Bresl. Z." die Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau ermächtigt, die Bauausführung der Eisenbahn von Trachenberg nach Herrnstadt zu bewirken.

Hessische Ludwigsbahn.

In der zweiten Hessischen Kammer erklärte die Regierung, dass die unter ihrer Mitwirkung in Eisenach stattgehabte Konferenz über die Verhältnisse der Hessischen Ludwigsbahn die Basis für eine hoffentlich befriedigende Lösung des Konflikts geschaffen habe. Die desfallsigen Verhandlungen seien noch im Gange, weshalb die Preussische Staatsbahn von weiteren für den 1. April in Aussicht genommenen Massregeln vorerst Abstand genommen habe. (N. Z.)

Eisenbahnschule in Nippes bei Köln.

Die im Jahre 1882 von der Rheinischen Eisenbahngesellschaft gegründete technische Eisenbahnschule in Nippes bei Köln soll als Staatsanstalt und zwar für die gesammte Staatseisenbahnverwaltung beibehalten werden, und hat als solche in dem Eisenbahnetat für 1885/86 in dem dritten Abschnitt neben der Centralverwaltung und dem Eisenbahnkommissariat in Berlin Aufnahme gefunden. Die Schule ist seinerzeit zu dem Zwecke gegründet worden, tüchtige Subalternbeamte für den technischen und administrativen Eisenbahndienst, insbesondere für den Dienst des Rheinischen Eisenbahnunternehmens, heranzubilden.

Der Eisenbahnunfall bei Hanau vor Gericht.

Vor der Strafkammer des Landgerichts in Hanau fand am 2. und 3. d. M. unter dem Andrange eines zahlreichen Publikums die Verhandlung gegen den in Haft befindlichen vom Dienst suspendirten Telegraphisten Johannes Gutberlet von Hanau wegen des Eisenbahn-Zusammenstosses vom 15. Novbr. 1884 statt, über welche das „Frankf. Journal“ wie folgt berichtet: Bekanntlich stiess an diesem Tage Mittags um 12 Uhr, etwa 12 Minuten vom Ostbahnhofe Hanaus entfernt, der von Bebra kommende Personenzug No. 26 auf den noch im Einfahrtgleise stehenden Güterzug No. 304. Der Zusammenstoss hatte den Tod von 12, die Verletzung von 25 Personen, sowie die Zertrümmerung von ungefähr 10 Eisenbahnwagen zur Folge. Der sachliche Schaden beziffert sich auf ca. 70 000 ℳ. Der Unfall ist der Anklageschrift zufolge lediglich der fahrlässigen Handlungsweise des Angeschuldigten zuzuschreiben. Der Angeklagte durfte nach § 2 der „Anweisung für den Signaldienst vermittelst der elektromagnetischen Telegraphen und Läutewerke“ zur Abgabe des Deblockirungssignals des besonderen Auftrages von dem Stationsvorsteher oder seinem Stellvertreter im Dienste, und im § 7 der Instruktion für Telegraphisten ist die eigenmächtige Abgabe dienstlicher Anordnungen oder Mittheilungen, welche in den Betrieb eingreifen oder zur Kompetenz höherer Betriebsbeamten gehören, aufs strengste verboten. Der Angeschuldigte hat in der Voruntersuchung zu seiner Entlastung angegeben, es sei in Hanau allgemein üblich gewesen, dass die Telegraphisten für Zug No. 26 ohne besonderen Auftrag deblockirt hätten. Allerdings haben, wie es in der Anklageschrift heisst, die Ermittelungen ergeben, dass die erwähnten Vorschriften des Reglements auf Station Hanau nicht genügend beachtet worden sind, aber dieser Umstand begründet, wie die Anklageakte weiter sagt, um so weniger die Schuldlosigkeit Gutberlet's, als dieser doch jedenfalls verpflichtet war, wenn er sich zur Abgabe des fraglichen Signals berechtigt glaubte, zu prüfen, ob die Bahn thatsächlich frei sei. Er musste also genau nachsehen, ob der draussen wartende Zug No. 304 in den Bahnhof eingefahren sei. Es kann einem Zweifel nicht unterliegen, dass Angeschuldigter auch diese Sorgfalt ausser Acht setzte, denn seine Angabe, er habe aus dem Aufsteigen von Dampf aus einer Maschine in der Gegend, wo der Zug No. 304 hielt, geschlossen, dass dieser Zug vorrücke, kann der Anklageschrift zufolge als ein Entschuldigungsgrund nicht angesehen werden. Die Schuld des Gutberlet geht noch daraus hervor, dass er, als er von dem Hilfstelegraphisten Heinrich Blum auf die Gefahr des Zusammenstosses aufmerksam gemacht war, es unterliess, auf dem Morseapparat die Haltestelle „Pulvermühle“ anzurufen, wodurch die Möglichkeit, den Zug zum Halten zu bringen, geschaffen worden wäre. Die Berufung des Gutberlet auf die Praxis, dass das Deblockiren den Telegraphisten überlassen worden sei, ist übrigens im vorliegenden Falle völlig ungerechtfertigt, da der dienstbabende Assistent Kretschmar nach seiner eigenen Angabe, wie nach derjenigen der Telegraphisten Blum, Kämmerer und Koch immer besonders den Auftrag zum Deblockiren zu geben pflegte. Nach den angestellten Ermittelungen kann auch keinem anderen eine Mitschuld an dem Vergehen beigemessen werden. Die Lokomotivführer der Züge No. 304 und 26 gaben, als sie die Gefahr sahen, die üblichen Nothsignale und der Hilfswärter Hieronymus Garog, welcher den Bahnwärterposten No. 19 inne hatte, lief, als er das Pfeifen einer Lokomotive aus der Gegend der Pulverfabrik hörte und die Annäherung des Zuges No. 26 vermuthete, demselben, soweit es ihm möglich war, entgegen, um ihm mit einer rothen Fahne das Zeichen zum Halten zu geben. Nur der Lokomotivführer des Zuges No. 26 hätte den Zusammenstoss der Züge verhindern bezw. ihn weniger verhängnissvoll machen können, wenn er nämlich sogleich nach dem Passiren des Durchlasses der Friedberger Bahn die Vorkehrungen, seinen Zug zum Stillstand zu bringen, getroffen hätte. Diese Unterlassung ist ihm indess zur Schuld nicht anzurechnen. Da sich der erwähnte Lokomotivführer — Kaspar Krämer ist sein Name — mit seinem Zuge in einer Kurve näherte, war es für ihn unmöglich zu erkennen, dass der Zug No. 304 auf seinem Gleise stand, noch vermochte er wegen der geringen Entfernung seinen Zug zum Stehen zu bringen. Die Aussagen des Hilfstelegraphisten Blum, des Stationsassistenten Born bekräftigen im allgemeinen die Anklage.

Gutberlet wurde zu 3 Jahren Gefängniss verurtheilt, der Lokomotivführer Krämer freigesprochen.

Die Anlage der Obstbaum-Kulturen längs der Deutschen Eisenbahnen.

In der letzten Monatsversammlung des „Märkischen Forstvereins“ hielt, wie der „N. A. Z.“ berichtet wird, Herr Rentier Gärtner-Berlin einen Vortrag über den Deutschen Obstbau resp. über die Mittel zu seiner Hebung. In demselben bezeichnete er die Eisenbahndämme und Einschnitte, sowie die Schutzstreifen, welche sich bei Forst durchziehenden Eisenbahnen befinden müssen, als zur Anlage von Obstbaum-Kulturen sehr geeignet. Längs der Württembergischen Staatsbahn befinden sich bereits ausgezeichnete Anlagen. Auch in Preussen bringt man jetzt Obstbaum-Anlagen an den Eisenbahnen ein grosses Interesse entgegen Fürst Bismarck liess sich vom Hof-Gartendirektor Jühlke-Potsdam, einem Mitgliede des „Märkischen Forstvereins“, einen eingehenden Vortrag darüber halten und lassen die Staatsminister Maybach und Lucius der Sache jegliche Förderung angedeihen. Auf der Thüringischen Eisenbahn, und zwar auf der Strecke Bischleben-Dietendorf, haben im vergangenen Frühjahre Anpflanzungen von Obstbäumen und Fruchtgesträuchen stattgefunden, wozu die Mittel etatsmässig angewiesen wurden. Die Berliner Ringbahn dürfte demnächst folgen. Auch in den Forsten selber geht man in der Bepflanzung geeigneter Orte mit Obstbäumen vor. In der Oberförsterei Pappelau bei Karlsruhe i/Schl., Regierungsbezirk Oppeln, wird ein grösseres Terrain, welches zeitweilig dem Hochwasser der Oder ausgesetzt ist, in Obstbaum-Kultur gebracht werden.

Aus Bayern.

Bericht über den Betrieb der Königlich Bayerischen Verkehrsanstalten im Verwaltungsjahre 1883.

⊙ Der Umfang des Bahngebietes war 3 920,51 km Eigenthumslänge an Hauptbahnen und 445,17 km Bahnen untergeordneter Bedeutung, in Summa 4 365,68 km. Die Zahl der Stationen war 666 (+ 13 Stationen gegen das Vorjahr). Für den Betrieb gehen ab: eigene Strecken als verpachtet 87,60 km und zwar an Deutsche Bahnverwaltungen und 15,48 km an ausländische Bahnverwaltungen. Für den Betrieb gehen hinzu fremde Strecken als gepachtet: von Deutschen Bahnverwaltungen 12,87 km, von ausländischen Bahnverwaltungen etc. 28,18 km. Mithin Gesammtbetriebslänge 4 303,65 km. Eingleisig sind 4 079,83 km von der Eigenthums- und 4 046 km von der Betriebslänge, zweigleisig von 30 ersterer 285,85 km, von letzterer 257,35 km. Die Anzahl der an die Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen anschliessenden, nicht dem öffentlichen Verkehre dienenden Bahnen, welche zur Benutzung durch einzelne Personen oder Unternehmungen bestimmt sind, betrug 148 mit einer Länge von 68,36 km, bezw. 92,85 km aller Gleise der Anschlussbahnen. Die Anlagekosten betrugen für 18,52 km mit Dampfkraft betriebene Bahnen 962 845 Mark und für 3,65 km mit Pferdekraft etc. betriebene Bahnen 103 005 ℳ.

Die Gesammtbaukosten betragen für die in Staatsregie gebauten bezw. von den vormaligen Ostbahnen erworbenen Bahnen und zwar für eigentliche Staatsbahnen 891 731 157 Mark (pro Kilometer 229 017 ℳ), für Vizinalbahnen 15 455 611 ℳ (pro Kilometer 92 383 ℳ), in Summa 907 186 768 ℳ (pro Kilometer 223 388 ℳ), ferner für die von Kommunen oder Privaten gebauten, aber sofort nach Bauvollendung vom Staatsärar übernommenen Bahnen 34 028 571 ℳ (pro Kilometer 111 701 ℳ), Gesammtsumme 941 215 339 ℳ (pro Kilometer 215 594 ℳ).

In zusammenhängenden Strecken wurden umgebaut 135,62 Kilometer Gleise. Die Kosten der Unterhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen einschliesslich des Oberbaues waren in Summa 7 439 966 ℳ. Die Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen betrugen 314 052,51 ℳ. Von der Schwellen-Imprägniranstalt Schwandorf wurden 66 158 Stück, von der Imprägniranstalt Kirchseern 85 040 Stück Schwellen geliefert.

Die Zahl der bis Ende 1882 beschafften Lokomotiven betrug 1 099. Die Anzahl der Achsen betrug 2 943 und zwar 2 453 Trieb- und 490 Laufachsen. Der Bestand der zugehörigen Tender war 122 Stück mit 2 und 739 Stück mit 3 Achsen, im Ganzen 861 Tender mit 2 461 Achsen. Das durchschnittliche Alter einer Lokomotive beträgt 14½ Jahre. Auch war ein sogen. Dampfomnibus, der Lokomotivfabrik Krauss & Co. in München gehörig, 2 Monate versuchsweise im Dienste.

Das Wageninventar ist folgendes: Königstrain, Salonwagen verschiedener Art: 24 mit 231 Sitzplätzen. Wagen I. Kl. 47 mit 1 073 Sitzplätzen, Wagen I. und II. Kl. 376 mit 10 215 Sitzplätzen, Wagen II. Kl. 519 mit 15 946 Sitzplätzen, Wagen II. und III. Kl. 178 mit 6 921 Sitzplätzen und solche III. Kl. 1 424 mit 61 553 Sitzplätzen, in Summa 2 568 Wagen mit 95 939 Sitzplätzen gegen 2 521 Wagen mit 94 188 Sitzplätzen des Vorjahres. Gepäckwagen 578 (+ 20), bedeckte Güterwagen 8 246, offene Güterwagen 7 256, Pferde- und Viehwagen 258, ausserdem 121 Bier-, Kleinvieh-, Plateauwagen, 233 Bahnpost-, 60 Heiz- und 424 Stations- und Rollwagen, in Summa 19 744, mehr 495. In Anbetracht des Ab- und Zuganges von Personenwagen, sowie der zwischen Paris und Wien, Berlin und München, Köln und München bezw. Passau verkehrenden, der internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel gehörigen 16 Schlaf- und 6 Restaurationswagen mit 66 Achsen berechnet sich der Gesammtstand der Personenwagen im Jahresdurchschnitte auf 256 mit 5 318. Mit Bremsvorrichtungen sind versehen 1 237 Personen-, 5 843 Gepäck- und Güterwagen, 227 Bahnpost- und 60 Heizwagen.

Die Beschaffungskosten der vorhandenen Betriebsmittel beziffern sich auf 49 137 972 ℳ für Lokomotiven, auf 16 979 741 ℳ für Personenwagen, auf 55 268 839 ℳ für Gepäck-, Güter- etc. Wagen und auf 1 536 106 ℳ für Bahnpostwagen, in Summa 122 922 658 ℳ.

Die Lokomotiven leisteten Fahrten: 404 242, mehr 27 761 und haben zurückgelegt 20 630 306 Zugkm (+ 818 815). Die Summe der Lokomotivkilometer im Streckendienste bezifferte sich auf 22 303 838 (+ 927 229). Ausserdem waren die Lokomotiven noch im Dienste zum Rangiren und als Reserve zusammen 1 278 477 Zeitstunden (+ 24 408 788). Die Wagen haben Kilometer bezw. Achskilometer zurückgelegt 412 504 120 (+ 18 611 565). Der Materialverbrauch der Lokomotiven war 158 404,5 cbm Stichtorf, 6 881,5 cbm kondensirten Torf, 88 852 870 kg Ruhrkohlen, 48 078 050 Kilogramm Sächsische Kohlen, 8 710 934 kg Saarkohlen, 91 220 545 Kilogramm Böhmische Kohlen, 29 384 300 kg Braunkohlen (Trauntb.), 1 947 900 kg Braunkohlen (Böhmische), 135 750 kg Oberbayerische Steinkohlen, ausserdem 9 361,10 cbm Holz zu den Anheizungen, 28 343,25 kg feste Schmiere und 490 970,95 kg Oel und Fett. Die Kosten des Brennmaterials zur Lokomotivfeuerung einschliesslich der Transport- und Ladekosten betrugen 3 786 280,70 ℳ, die Kosten des Schmiermaterials (= 519 314 kg) für Lokomotiven und Tender betrugen 276 756,93 ℳ, des Putz- und Verpackungsmaterials für Lokomotiven etc. 114 643,62 ℳ; die Kosten des Schmiermaterials für die Wagen 80 525,68 ℳ, das Putzmaterial hierfür 20 790,20 ℳ. Die Gesammtkosten des verbrauchten Materials für die Leistungen aller Betriebsmittel betrugen 4 460 572,28 ℳ (pro 1882 4 254 400,55 ℳ). Die Frachtkosten des auf 3 944 098,89 ℳ berechneten Brennmaterials zum Betriebe sind mit 680 986,30 ℳ verzeichnet. Für die Unterhaltung und Erneuerung der Betriebsmittel wurden verausgabt 6 098 508,44 ℳ, während die Kosten der Zugkraft mit 11 812 132 ℳ (1882 11 610 811 ℳ) berechnet sind.

Beförderung von Personen: Kurier- und Schnellzüge: einfache Billets 61 442 I. Kl. (— 2 691), 339 970 II. Kl. (— 14 473), Retourbillets: I. Kl. 639 (— 155), II. Kl. 24 188 (— 6 304). Personen- und gemischte Züge: einfache Billets I. Kl. 28 562 (— 2 009), II. Kl. 482 567 (— 22 827), III. Kl. 5 091 780 (+ 33 821), Retourbillets: I. Kl. 3 267 (+ 62), II. Kl. 478 593 (— 14 724), III. Kl. 4 985 470 (+ 43 605), Rundreisekarten: I. Kl. 707 (+ 464), II. Kl. 16 379 (+ 79), III. Kl. 845 (— 198). Abonnementskarten: I. Kl. —, II. Kl. 15, III. Kl 30, Abonnementsbillets: I. Kl. 3 (— 4), II. Kl. 1 059 (— 101), III. Kl. 4 356 (— 279), Schulbesuchskarten: II. Kl. 118 (+ 4), III. Kl. 1 541 (+ 247), in Summa (exkl. der Ergänzungsbillets 11 521 621 (+ 11 562), Schnellzugs-Ergänzungsbillets 262 784 (— 22 877).

Die Einnahmen im internen, Wechsel- und Transitverkehr: Kurier- und Schnellzüge: einfache Billets I. Kl. 1 300 833 ℳ 38 ₰ (— 34 901 ℳ 76 ₰), II. Kl. 3 570 780 ℳ 73 ₰ (— 115 450 ℳ 68 ₰); Retourbillets: I. Kl. 19 543 ℳ 15 ₰ (— 1 597 ℳ 59 ₰), II. Kl. 320 261 ℳ 10 ₰ (— 115 367 ℳ 47 ₰); Personen- und gemischte Züge: einfache Billets I. Kl. 209 128 ℳ 90 ₰ (— 15 028 ℳ 13 ₰), II. Kl. 1 707 067 ℳ 73 ₰ (— 89 592 ℳ 15 ₰), III. Kl. 6 312 914 ℳ 09 ₰ (— 9 622 ℳ 49 ₰); Retourbillets: I. Kl. 20 026 ℳ 6 ₰ (+ 1 954 ℳ 21 ₰), II. Kl. 1 636 681 ℳ 1 ₰ (— 46 530 ℳ 33 ₰), III. Kl. 6 743 045 ℳ 61 ₰ (— 176 741 ℳ 54 ₰); Rundreisebillets: I. Kl. 23 653 ℳ 99 ₰ (— 14 880 ℳ 23 ₰), II. Kl. 432 463 ℳ 61 ₰ (— 19 001 ℳ 67 ₰), III. Kl. 13 628 ℳ 28 ₰ (— 446 ℳ 39 ₰); Abonnementskarten: II. Kl. 1 094 ℳ 40 ₰, III. Kl. 1 788 ℳ 30 ₰ (erst eingeführt); Abonnementsbillets: I. Kl. 756 ℳ 10 ₰ (— 59 ℳ 90 ₰), II. Kl. 52 509 ℳ (— 1 602 ℳ), III. Kl. 111 632 ℳ 65 ₰ (+ 4 158 ℳ 75 ₰); Schulbesuchskarten: II. Kl. 729 ℳ 70 ₰ (+ 33 ℳ 60 ₰), III. Kl. 6 508 ℳ 40 ₰ (+ 236 ℳ 80 ₰); Summa (inkl. der Ergänzungsbillets 22 684 466 ℳ 81 ₰ (— 616 311 ℳ 69 ₰); für Schnellzugs-Ergänzungsbillets: 199 420 ℳ 52 ₰ (— 14 515 ℳ 88 ₰).

Militär wurde befördert in I. und II. Kl. 2 044 (— 686) mit 22 757 ℳ 47 ₰ Einnahme (— 3 242 ℳ 10 ₰), in III. Kl. 424 764 (+ 900) mit 433 602 ℳ 14 ₰ Einnahme (— 17 754 ℳ 88 ₰), im Ganzen 426 808 Personen mit 456 359 ℳ 61 ₰ Einnahme.

Reisegepäck: 30 950 t (— 1 126) mit 1 317 401 ℳ 24 ₰ Einnahme (— 47 499 ℳ 10 ₰), ferner 82 490 Hunde (+ 241) mit 34 528 ℳ 13 ₰ Einnahme (— 1 274 ℳ 45 ₰).

Extrazüge waren abgelassen mit 3 691 Personen (— 606) und 38 669 ℳ 84 ₰ Einnahme (+ 8 050 ℳ 50 ₰), ferner 1 442 t Gepäck (+ 1 272 t) und 12 917 ℳ 60 ₰ Einnahme (+ 8 050 ℳ 10 ₰), in Summa 51 587 ℳ 44 ₰ (+ 19 385 ℳ 43 ₰).

Güter befördert: Eil- und Expressgut: 60 019 t (+ 232 t) mit 2 083 116 ℳ 88 ₰ (— 16 668 ℳ 6 ₰); Stückgut: 690 626 t (+ 22 682) mit 12 359 629 ℳ 13 ₰ (— 62 273 ℳ 3 ₰). Wagenladungsgüter (exkl. Kohlen): 5 036 487 t (+ 312 429) mit 32 497 175 ℳ (— 969 270 ℳ 70 ₰); Mineralische Kohlen: 1 631 795 t (+ 111 157 t) mit 6 765 525 ℳ (+ 261 840 ℳ 39 ₰; Fahrzeuge (Equipagentarif): 455 (— 266) mit 13 610 ℳ Einnahme (— 6 095 ℳ 55 ₰); Fahrzeuge (Gütertarif): 11 602 (— 1 092) mit 89 515 ℳ Einnahme (+ 48 058 ℳ 23 ₰); Militärgut: 11 228 t (— 511) mit 122 780 ℳ 74 ₰ Einnahme (+ 16 545 ℳ 93 ₰); Vieh: 283 097 t (— 20 126 t) mit 2 226 579 ℳ 58 ₰ (— 118 067 ℳ 72 ₰); Leichen: 1 615 t (— 101) mit 31 897 ℳ 63 ₰ Einnahme (— 1 506 ℳ 44 ₰); Eisenbahnbaumaterial: 93 026 t (+ 3 849 t) mit 213 810 ℳ 65 ₰ Einnahme (— 25 730 ℳ 88 ₰); Regiesendungen: 539 038 t (Vorj. 543 525 t), Summa 8 358 988 t (+ 455 950 t). Gesammteinnahme inkl. der Nebenerträge wie Frachtzuschläge 57 483 545 ℳ 89 ₰ (+ 1 257 818 ℳ 94 ₰). Auf einen Tag kommen durchschnittlich beförderte Tonnen Güter etc.: 22 901 (1882: 21 652), auf einen Tag trifft eine Einnahme für Güter: 157 489 ℳ (1882: 154 043 ℳ). In München (Centralbahnhof) betrug der Gesammtgüterverkehr 678 008 t, Nürnberg 509 677 t, Augsburg 370 518 t, München (Ostbahnhof) 284 138 t, Lindau 214 893 t, München (Südbahnhof) 201 819 t, Würzburg 164 562 t, Passau 145 364 t, Haidhof 142 415 t, Fürth 133 670 t, Penzberg 124 203 t, Hausham 124 058 t, Bamberg 112 258 t, Kulmbach 103 859 t, Kufstein 103 611 t, Rosenberg 102 692 t, Bayreuth 102 161 t, Kempten 100 652 t u. s. w.

Ausgeschieden nach den einzelnen Verkehren wurden befördert im internen Verkehre: Personen: 17 539 838 (Einnahme: 17 776 211 ℳ), Gepäck: 27 248 t (Einnahme: 745 377 ℳ 33 ₰), Hunde: 82 490 (Einnahme: 34 528 ℳ 13 ₰), Thiere: 242 959 t (Einnahme: 1 606 594 ℳ 88 ₰), Güter: 3 516 552 t (Einnahme: 17 353 489 ℳ 32 ₰). Gesammteinnahme aus dem internen Verkehre: 37 516 200 ℳ 66 ₰; Wechselverkehr: 419 486 Personen (Einnahme: 3 795 955 ℳ 42 ₰), Gepäck: 4 382 t (Einnahme: 420 530 ℳ 83 ₰), Thiere: 12 696 t (Einnahme: 149 226 ℳ 87 ₰), Güter: 3 711 301 t (Einnahme: 27 417 960 ℳ 57 ₰). Gesammteinnahme aus dem Wechselverkehr: 31 783 673 ℳ 69 ₰.

Transitverkehr: 57 268 Personen (Einnahme: 1 607 382 Mark 70 ₰), Gepäck: 824 t (Einnahme: 161 410 ℳ 68 ₰), Thiere: 27 442 t (Einnahme: 470 757 ℳ 83 ₰), Güter: 848 038 t (Einnahme: 10 485 516 ℳ 42 ₰; Gesammteinnahme aus dem Transitverkehr: 12 728 067 ℳ 63 ₰.

Die Gesammttransport-Einnahmen gestalteten sich in München (C.-Bahnhof): 9 804 594 ℳ, Nürnberg: 6 840 388 Mark, Lindau: 3 903 394 ℳ, Augsburg: 3 537 790 ℳ, Würzburg; 2 375 927 ℳ, Regensburg: 2 362 027 ℳ, München (Ostbahnhof): 2 252 227 ℳ, München (Südbahnhof): 1 809 459 ℳ, Fürth: 1 635 091 Mark, Bamberg: 1 441 647 ℳ, Hof: 1 021 710 ℳ, Bayreuth: 1 005 914 Mark. (Schluss folgt.)

Aus Sachsen.

Sekundärbahnen: Billetverkauf, Gebühren der Güteragenten.

Zur Vervollständigung der Notiz über Sekundärbahnen auf S. 108 No. 9 dieses Blattes wird noch bemerkt, dass die Zugführer der Sekundärbahnzüge auf den Haltestellen ohne Billetverkauf Billets nach dem Edmonson'schen System ausgeben, welche in dem Gepäckwagen abgestempelt werden. Die Versuche, welche früher mit Zettelbillets, wie sie auf den Pferdebahnen üblich sind, gemacht worden sind, haben zu keinem günstigen Resultate geführt. Auch vermochten die Billetkapseln in vielen Fällen die Zahl der Billets nicht zu fassen. Jetzt führen die Zugführer die Billets in kleinen Schränken oder Kasten, die sie allabendlich auf der Endstation unter Abrechnung des erzielten Erlöses an den Bahnverwalter oder die Stationsverwaltung abgeben.

Die Gebühren, welche die Güteragenten auf den Haltestellen als Frachtzuschlag einheben, belaufen sich auf den schmalspurigen Bahnen übereinstimmend auf

1,00 ℳ für Wagenladungen bis 5 000 kg (schwerere Ladungen kommen nur bei Langholz vor),
1,20 ℳ für Langholzsendungen über 5 000 kg,
0,05 ℳ für je 100 kg Stückgut.

Für die — mit wenig Mühwaltungen verbundenen — Rübensendungen auf der Linie Döbeln-Mügeln-Oschatz dürfen bis auf weiteres nur 0,50 ℳ erhoben werden.

Auf den normalspurigen Sekundärbahnen zeigen die Sätze eine grössere Mannigfaltigkeit; sie schwanken je nach den örtlichen Verhältnissen zwischen 0,50 ℳ und 1 ℳ für Ladungen von 5 000 kg und zwischen 1 ℳ und 1,20 ℳ für Ladungen von mehr als 5 000 kg. Für Stückgut beläuft sich auch hier der Satz regelmässig auf 0,05 ℳ pro 100 kg.

Seitliche Leinenführung.

Die Führung der Zugleinen an der Seite der Wagen — eine Einrichtung, die es den Passagieren gestattet, vom Koupee aus durch Ziehen an der Leine ein Nothsignal zu geben — soll auch in Sachsen bei allen Eil- und reinen Personenzügen eingeführt werden. Bei den gemischten Zügen muss das bisherige Verfahren, wonach die Leine über die Mitte der Wagen geführt wird, beibehalten werden, weil hier infolge der Komplizirtheit des Sächsischen Eisenbahnnetzes häufig eigene oder fremde Güterwagen, welche nur mit Leinenhaltern auf dem Wagendache und zwar mehr oder weniger nach der Mitte hin versehen sind, zwischen die Lokomotive und die Personenwagen eingestellt werden müssen, dergestalt, dass die Leine, wenn sie an den Personenwagen seitlich geführt würde, dann beim Uebergang auf die Güterwagen mit Mittelführung eine so scharfe Biegung zu machen hätte, dass ihr Zweck vollständig vereitelt werden würde.

Die nach den Preussischen Bahnen vorgehenden Sächsischen Personen- und Gepäckwagen sind bereits sämmtlich mit Einrichtungen für die seitliche Leinenführung versehen.

Die Berathung der Eisenbahn-Konventionen im Italienischen Parlamente.

(Fortsetzung.)

In den weiteren Sitzungen bis zum 8. v. M. wurde die „Vereinbarung" für das Mittelmeernetz durchberathen; auch die Art. 79 bis 106 gelangten zur Annahme und war damit die Berathung und Abstimmung bezüglich des Kontraktes wie der dazugehörigen „Vereinbarung" zu Ende geführt, bis auf die mit den Tarifen zusammenhängenden Punkte.

Den ersten Anlass zu einer längeren Diskussion gewährte Art. 79, welcher der Regierung anheimstellt, nach Massgabe der gehörig geprüften Entwürfe den Neubau projektirter Linien der Gesellschaft überlassen zu dürfen, sei es nach vereinbartem Preise, sei es gegen Erstattung der Selbstkosten. Hierzu hatte Baccarini eine Begrenzung vorgeschlagen und zwar bis zu 300 000 L., während Bauten von grösserem Kostenvoranschlag direkt vom Staat auszuführen seien. Nachdem der Minister dargelegt hatte, dass es im Interesse des Betriebsführers liege, auch betriebssicher zu bauen, wurde das Amendement abgelehnt. Bei Art. 81, nach welchem der Staat an die Gesellschaft die technische Anordnung bei Neubauten wie die Vollendung angefangener Bauten überlassen kann, wandte Baccarini ein, dass hierdurch das staatliche Ingenieurwesen allmählich überflüssig würde, doch wurden diese Bedenken von mehreren Seiten widerlegt.

Der Entwurf zu Art. 83, von der Verdingung der Bauarbeiten handelnd, stiess auf vielseitigen Widerstand und wurde der Kommission zurücküberwiesen, während Art. 84 (Genehmigung und Aenderung von Projekten betreffend) mit einem Amendement zur Annahme gelangte. Art. 103 (die Beamtenverhältnisse, ihre Uebernahme, Stellung und Besoldung betreffend) gab wieder Veranlassung zu einer ausgedehnten Debatte, welche jedoch schliesslich dahin führte, dass bei der Abstimmung der Artikel unverändert zur Annahme gelangte.

Zum Schluss wurde der an die Kommission zurückgelangte Art. 21 (Schutz der nationalen Arbeit betreffend und deren Bevorzugung bei Lieferungen) wieder vorgelegt und gab von neuem Anlass zu erregter Diskussion. Während der ursprüngliche Text ohne weiteres gestatten wollte, an ausländische Lieferanten zu gehen, sobald die inländischen einen Preis forderten, der m e h r als um 5 pCt. (Zoll- und Transportkosten miteingerechnet) höher wäre als der der ersteren, legte die von der Kommission redigirte neue Fassung des Artikels es in die Hand der Regierung, in beregtem Falle die ausländische Lieferung zu genehmigen. Am Schluss der Debatte wurde der Artikel in der Kommissionsfassung angenommen und damit zugleich der mit ihm in Zusammenhang stehende Art. 64 erledigt.

Die Berathung der „Tarife und Transportbedingungen für die Bahnen des Mittelmeernetzes", in welche die Kammer Mitte v. M. eintrat, betraf den heikelsten Punkt der Konventionen und nahm das grösste Interesse der gesammten industriellen, ackerbautreibenden und Handelswelt Italiens in Anspruch. Selbstredend hatten die Handelskammern aus allen Gegenden des Landes wie anderweitige berufene Vertreter der ebengenannten Kreise durch Eingaben und Vorstellungen an die bezüglichen Ministerien und das Parlament für ein umfangreiches Material zur Beleuchtung der in Rede stehenden Frage gesorgt, und ebenso hatte die Presse nicht verfehlt, auf die verschiedenartigsten Wünsche hinzuweisen, so dass Regierung wie Parlamentskommission ein sehr umfangreiches und vielfache Widersprüche enthaltendes Material zu sichten und mit den Forderungen einer verständigen Volkswirthschaft in Einklang zu bringen hatte. Beide Theile haben, wie aus der langen, bis in die kleinsten Einzelheiten eindringenden und sachgemässen Diskussion in der Kammer hervorgeht, die gesammten einschlägigen Verhältnisse gewissenhaft und sorgfältig geprüft, wie es der Wichtigkeit der Sache entsprach. Natürlich gab es einzelne Interessenten und Kreise von Interessen, welche sich benachtheiligt glaubten und daher die heftigste Opposition machten; im ganzen ist jedoch der Eindruck vorherrschend, dass die Vertreter der Nation wie der Regierung in kluger Mässigung und im stetem Hinblick auf das allgemeine Beste der gesammten Nation den Weg der Einigung fanden. — Die spezielle Diskussion beschäftigte sich zunächst mit den Art. 16 und 17 des Kontraktes, sowie Art. 37—44 der „besonderen Vereinbarung", welche bei der Berathung des eigentlichen Gesetzentwurfes vorläufig zurückgestellt wurden, und zwar setzte zuerst Luzzati in einer längeren sehr klaren und überzeugenden Rede die Grundzüge der neuen Tarifgestaltung, ihren grossen volkswirthschaftlichen Einfluss im allgemeinen und ihre Vorzüge gegen die bisherigen Tarifgrundsätze im besonderen auseinander; er erläuterte das Erforderniss periodischer Tarifrevisionen, durch welche bei einer gewissen Stabilität der tarifarischen Grundsätze dennoch den sich vielfach ändernden Konjunkturen des Handels wie der Gewerbe Rechnung getragen werden müsse und bekämpfte die Ansicht, dass die ebengenannten Interessenten durch die Einführung der neuen Tarife eine w i r k l i c h e Schädigung erleiden würden. Die Oppossitionsredner betonten in den folgenden Sitzungen hauptsächlich, dass der Schlusspassus des Art. 16 der Gesellschaft zu viel Rechte einräumen, damit die Gewalt der gesetzgebenden Faktoren schmälern und daher zu den verschiedensten Streitigkeiten Anlass geben werde. Bei der Abstimmung wurde der Art. 16 in der Kommissionsfassung mit Berücksichtigung eines Antrages Baccarini angenommen, unter Verwerfung sämmtlicher Amendements. Sodann gelangten in den Sitzungen bis 18. Februar inkl. die sämmtlichen 146 Artikel der das Mittelmeernetz betreffenden Tarif- und Transport-Bedingungen zur Annahme, mit Ausnahme von verschiedenen, welche an die Kommission zurückverwiesen wurden, wie 69 (Be- und Entladung), 72 (Transport-Grundsätze für Beförderung von Fahrzeugen) und 80—92 (desgleichen für Vieh). Damit waren die betriebsreglementarischen Bestimmungen in der Hauptsache erledigt.

(Wir fügen bei, dass am 6. d. M. die Italienische Kammer sämmtliche Eisenbahnkonventionen nach Ablehnung aller zu dem letzten Artikel gestellten Amendements in geheimer Abstimmung mit 226 gegen 203 Stimmen genehmigte. Von der Regierung war die Ablehnung der Amendements zur Kabinetsfrage gemacht. Am 9. d. M. hat der Arbeitsminister dem Senat die Eisenbahnkonventionen vorgelegt und ist zur Vorberathung derselben bereits eine Kommission von 10 Mitgliedern eingesetzt worden. Die Red.)

(Fortsetzung folgt.)

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLIV.

Ungewöhnlich lange Zeit hat die strenge Kälte angehalten; obwohl am vorigen Montage, den 16. Februar, furchtbarer Ostwind ungeheure Regengüsse über die ganze Atlantische Küste brachte, begann doch in der darauffolgenden Nacht ein strenger Frost, welcher bis zum 22. Februar währte. Die Berichte über die montägige Sündfluth sind theilweise werth auch nach Europa zu gelangen. (Am 23. Februar erneuter NW. sammt Kälte.)

Es war gerade Neumond oder nahe daran, und deshalb hohe Fluth zu gewärtigen; nun trieb der ungeheure Oststurm das Meerwasser (hier etwas seltenes) gegen das Ufer, wodurch der untere Theil von Manhattan-Island, Jersey City, Long-Island, ja selbst Camden, gegenüber von Philadelphia, theilweise unter Wasser gesetzt wurden. Ausserdem gab es wegen des wolkenbruchartigen Regens Hochwasser von der Landseite aus, so dass die Leute in manchen Lagen von zwei Seiten aus gefährdet waren. Glücklich der Hausbesitzer, welcher einige starke Bäume um sein Haus herumstehen hat, er kann seinen lose auf Ziegelsteinen ruhenden, mit Maschinennägeln zusammengenagelten Holzpalast daran verankern, wenn es nöthig ist.

Auf Coney-Island soll die Brandung arg gewüthet haben, und Pavillons, Orchester, Promenadestrukturen u. s. w. wurden weggewaschen, selbst einige Hotels schwebten in grösster Gefahr. Die Ferryboote konnten während der Dauer der Hochfluth keine schweren Fuhrwerke befördern, weil die kleinen Brücken, welche in den Slips vom Boote auf die Fluthbrücke gelegt werden, um die stets vorhandene grössere oder kleine Spalte zwischen Boot und Fluthbrücke zu verdecken, zuweilen einen Winkel von beinahe 45 Graden mit der Horizontale bildeten. Die Piloten konnten ihre Kunst im Steuern zeigen, denn bei dem grossen Sturme fanden sie keine Führungswände in den Slips, weil dieselben beinahe ganz von Wasser bedeckt, folglich eher gefährlich als nützlich waren. Ein einziges Ferryboot, von der Staten-Island Linie, fuhr auf eine solche Wand am Slip der Batterie auf und musste mit 5 tugs (Schleppbooten) herabgezogen werden. Dass die Boote überhaupt verkehrten, beweist, wie schneidig die Piloten sind, denn diese grossen Schiffe boten dem Sturme beim Einlaufen in ihren Slip an der Batterie die breite Seite dar.

Zwischen dem Ferryhause der Pennsylvaniabahn, Fuss Cortlandstreet und dieser Strasse selbst läuft, parallel mit dem Northriver, Weststreet; diese Stelle ist bei feuchtem Wetter eine der schmutzigsten in Newyork, nach Schneefällen, wenn es plötzlich zu thauen anfängt, ist sie das, was man unpassirbar nennt, obwohl ich oft bis an die Knöchel durch den Schneebrei gewatet bin. Vorigen Montag soll das Wasser den Leuten daselbst bis an die Knie gereicht haben. Ladies, welche mit der Bahn in Jersey City angekommen waren, liessen sich von dienstbereiten Trägern über diesen Sumpf tragen. Dort giebt es mehrere Wirthschaften, ja in Fultonstreet sogar ein Restaurant ersten Ranges, deren Fussböden etwas unter dem Niveau der Strasse liegen — alle standen unter Wasser. Man versichert, dass Newyork, vormals Neu-Amsterdam, seit Bleichgesichter daselbst leben, noch keine solche Springfluth sah. Gegen 2 Uhr Nachmittags wüthete der Sturm am heftigsten, etwa um 5 Uhr trat beinahe Windstille ein, und bald darauf wehte es scharf von Westen her, der „cold snap" war da und erklärte sich eigentlich bis heute in Permanenz; es ist noch kalt genug.

Der Verkehr auf dem Long-Island Sunde ist ernstlich gehemmt, von meiner Wohnung aus kann ich die Eisschollen bei Hellgate sehen; Schneeblokaden der Bahnen gehören zur Tagesordnung, und auf längere Strecken hin vermögen die Züge ihre Fahrzeit nicht einzuhalten. Unfälle häufen sich, so verbrannten

erst vor drei Tagen in West-Virginia zwei Züge, ein Personen- und ein Güterzug, nachdem sie zusammengestossen waren; die in der Mitte der Gluth liegenden Lokomotiven sollen kaum mehr den Werth von altem Eisen besitzen.

Ein merkwürdiger Eisenbahnunfall kam dieser Tage auf einer der hier mündenden Bahnen vor: Es brach nämlich ein Personenwaggon deshalb theilweise zusammen, weil eine der langen Zugstangen, aus welchen das den Kasten unterstützende Hängewerk besteht, brach. Der Zug wurde glücklicherweise sofort zum Stehen gebracht. Dieser Waggon soll während des letzten Schneesturmes viele Tage lang im fernen Westen in einer Schneewehe gesteckt haben; man glaubt, dass die Zugstange dadurch beschädigt worden ist. Ueberhaupt sind in den letzten Tagen auffallend viel Schienenbrüche vorgekommen, fast täglich melden die Blätter mindestens einen bedeutenden Unfall wegen „broken rails"; das ist zweifellos eine Folge der barbarischen Kälte.

Allein im „Newyork Herald" vom 22. Februar 1885 finden sich mehr oder minder ausführliche telegraphische Berichte über folgende Unfälle, welche gestern, am 21. Februar, stattfanden

1. Canajoharie N. Y. 3 Uhr früh Zusammenstoss eines Frachtzuges (eine Lokomotive) mit einem Personenzuge (drei Lokomotiven); 2 Todte, 2 Schwer-, 3 Leichtverwundete.

2. Cincinnati, Ohio, meldet: 7 Uhr 15 früh rannte bei Delhi der St. Louis Express No. 4 in den Osgood Accommodation-Zug No. 12 hinein, 15 Schwerverwundete — man glaubt, dass Niemand von ihnen sterben werde.

3. Parkersburg, W. Va. In der Nacht vom 20.—21. Februar: Zusammenstoss von zwei Eilfrachtzügen auf einer Zweigbahn der Baltimore-Ohio R. R. bei Toll Gate; 4 Todte, 2 Verwundete.

4. Cincinnati Ohio meldet den zweiten Unfall: Wegen gebrochener Schiene entgleiste bei Lockland (ein Vorort von Cincinnati) der Cleveland Expresszug fast um dieselbe Zeit, als der Unfall bei Delhi stattfand; 2 Schwerverwundete.

5. Chicago, Ill. meldet: Entgleisung eines Viehzuges wegen Radbruches auf der Galena-Abtheilung der Chicago und North-western R. R. Von 200 Schafen und 80 Stück Rindvieh etwa die Hälfte sofort getödtet, die andere Hälfte musste geschlachtet werden.

6. Bloomington, Ill. meldet einen „Unfall", mehrere Passagierwaggons auf der Lake Erie and Western R. R. fielen bei Arrowsmith in den Graben; die mehr oder weniger verwundeten Passagiere wurden nach Bloomington gebracht. Näheres nicht angegeben.

Dann meldet Dayton, Ohio, dass ein Tramp den Spezialzug des Vizepräsidenten Waite von der Cincinnati, Hamilton und Dayton R. R. rettete, indem er eine gebrochene Schiene entdeckte und den Zug aufhielt. Der Präsident erwies sich dankbar, indem er dem Tramp eine Anstellung an der Bahn gab.

Nun, zwischen Newyork und Chicago an einem Tage sechs grössere Unfälle mit, soviel bekannt geworden, 6 Todten, 21 Schwerverwundeten, 3 Leichtverwundeten, ganz abgesehen von dem getödteten Vieh, ist doch genug! So ist es aber seit längerer Zeit in ähnlicher Weise gegangen. Das Publikum hat absolut nichts zu sagen und findet derlei beinahe ganz natürlich. Wer reisen will, soll sich gegen „accidents" assekuriren, eventuell auch die Company auf Schadenersatz verklagen.

Die Gerichte oder das, was man in dieser Beziehung hier Regierung nennen könnte, haben gar kein Recht, ungerufen zu interveniren, wenn die Bosheit nicht evident zu Tage liegt. Nun, diese Freiheit wird auch von den „Geschaftelhubern" gründlich ausgebeutet.

Berichtigung

zum Aufsatz betreffend die Gotthardbahn-Erfolge etc.

In No. 18 S. 231 zweite Spalte Zeile 5 von unten sind zwischen „Elberfeld" und „unterwegs" einige Worte ausgefallen, wodurch die Verständlichkeit des Satzes beeinträchtigt wird, und zwar lauten diese einzuschaltenden Worte: via Belgien-Luxemburg-Elsass-Lothringen. Die Red.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Für Wagenladungssendungen von und nach der Kokesanstalt bei Porembaschacht erfolgt die Frachtberechnung unter Zugrundelegung der für Zabrze Kokesanstalt bestehenden Tarifsätze, ausgenommen den Verkehr mit Zabrze, Zabrze Kokesanstalt, Ruda und den zwischen Gleiwitz und Morgenroth an der südlichen Bahnlinie gelegenen öffentlichen Ladestellen. Ueber die Frachtberechnung in den letztgenannten Relationen geben das Verkehrsbüreau und die Güterexpeditionen Auskunft.

Die Sendungen von und nach Kokesanstalt bei Porembaschacht werden durch die Güterexpedition Zabrze Kokesanstalt abgefertigt.

Breslau, den 29. Februar 1885. (480)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 15. März 1885 tritt für **Transporte von Eisen (Roh-) aller Art**, wie solches in der Güterklassifikation des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs Theil I im Specialtarif III aufgeführt ist, zwischen Rheinisch-Westfälischen und Sächsischen Stationen ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher durch die betheiligten Expeditionen bezogen werden kann.

Dresden, am 7. März 1885. (481)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Zu dem vom 1. März bezw. 1. April 1880 ab gültigen Sächsisch-Thüringischen Verbandstarif Theil III für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren kommt zum 1. April 1885 der Nachtrag V zur Einführung.

Derselbe enthält ausser einigen bereits früher im Instruktionswege eingeführten Bestimmungen etc. die von der letzten Generalkonferenz Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen beschlossenen Aenderungen der Tarifvorschriften für Fahrzeuge bezw. Vieh.

Die eine Erhöhung in sich schliessenden Bestimmungen des fraglichen Nachtrags treten jedoch erst mit dem 1. Mai 1885 in Wirksamkeit.

Der Nachtrag V ist vom 25. März ab bei den betheiligten Expeditionen zu haben. Bis dahin ertheilt unser Tarifbüreau hier über den Inhalt des Nachtrags nähere Auskunft.

Erfurt, den 7. März 1885. (482)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(als geschäftsführende Verwaltung).

Am 20. April d. J. treten die auf Seite 364 des **Bayerisch-Sächsischen Verbands-Gütertarifs** enthaltenen Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (für Twiste aus Bayern) für die Stationen Kaufbeuren und Kempten ausser Kraft.

Dresden, den 5. März 1885. (483)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Prignitzer Eisenbahn. Mit Genehmigung der kompetenten Behörden wird vom heutigen Tage ab zwischen Perleberg und den Stationen Gross-Pankow und Pritzwalk Güterbeförderung in ganzen Wagenladungen ausschliesslich im Lokalverkehr stattfinden.

Die Beförderung geschieht täglich einmal.

Der Beförderungspreis p. Waggon, gleichgültig ob voll oder theilweise beladen, ist zwischen Perleberg und Gross-Pankow auf 17,25 *M.*, zwischen Perleberg und Pritzwalk auf 20,75 *M.* festgesetzt.

Im Uebrigen gelten bezüglich der Entladungs- und Beladungsfristen die auf der Wittenberge-Perleberger Bahn gültigen Vorschriften.

Perleberg, den 7. März 1885. (484)
Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahngesellschaft.
Reder. Heinemann

Galizisch-Norddeutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Eisenbahnverband. Vom 1. April d. Js. ab betragen die im vorbezeichneten Verbandverkehr für den Transport von Cement enthaltenen Frachtsätze von Oppeln nach Przemysl 1,46 und von Bauerwitz nach Przemysl 1,48 *M.* pro 100 kg.

Breslau, den 5. März 1885. (485)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Preussisch-Thüringischer und Stettin-Märkisch-Schlesischer Verband. Die in unseren Bekanntmachungen vom 5. und 22. August pr. erwähnten Tarifsätze für Leipzig Th., B. A. und H. S. G. im Verkehr mit Stationen des Direktionsbezirks Breslau etc. werden hierdurch im Preussisch-Thüringischen Verbande aufgehoben und im Stettin-Märkisch-Schlesischen Verbande zur Einführung gebracht. Ausserdem kommen in letzterem Verbande neue Tarifsätze zwischen Leipzig B. A. und Th. einerseits und verschiedenen Stationen des Direktionsbezirks Breslau etc. zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 28. Februar 1885. (486)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vom 20. März 1885 neuen Stils tritt der XVI Nachtrag zur II. Ausgabe des **Deutsch-Russischen Verband-Gütertarifs** vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Derselbe enthält anderweite Schnittfrachtsätze im Ausnahmetarif X für Runkelrübensamen (Zuckerrübensamen) und die Aufnahme der Stationen Kursk trans. der Moskau-Kursker Eisenbahn und Alexejewka, Bjelgorod, Charkow, Druschkowka, Kasatschje-Lopan, Marjino und Prochorowka der Kursk-Charkow-Asower Eisenbahn in die Tariftabelle III dieses Tarifs.

Exemplare des obigen Nachtrags sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 1. März 1885. (487 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Werrabahn - Bayerischer Viehverkehr. Mit dem 1. Mai d. J. wird durch Nachtrag I zum Tarif vom 5. August 1884 die für sämmtliche Deutsche Eisenbahnen beschlossene anderweite Normalstückzahl für halbe Wagenladungen Vieh eingeführt.

Soweit der Vorrath reicht, können Exemplare des Nachtrags von den betheiligten Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Meiningen, den 4. März 1885. (488)

Die Direktion der Werra - Eisenbahn-Gesellschaft.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Für die Stationen Miltenberg und Oberdorf bei Biessenhofen treten mit Gültigkeit vom 20. April d. J. ab erhöhte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen der Verbands-Stationen.

Erfurt, den 4. März 1885. (489)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestrussischer Verkehr. Weiterbestand eines Tarifes. Die unterm 25. Februar l. J. kundgemachte Aufhebung des Special-Exporttarifes für Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiewer Eisenbahn nach Brody und Podwoloczyska vom 1/13. September a/n. Stils 1884 wird hiermit annullirt und verbleibt besagter Tarif bis auf neuerlichen Widerruf wieder in Kraft.

Wien, den 6. März 1885. (490)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

Gemeinschaftstarif zwischen Stationen der Carl-Ludwigbahn und der Lokalbahn Jaroslau-Sokal. Mit 20. März 1885 tritt für den direkten Verkehr zwischen Stationen der Jaroslau-Sokaler Bahn einerseits und Stationen der Carl-Ludwigbahn andererseits ein neuer Gemeinschaftstarif mit wesentlichen Ermässigungen in Kraft.

Für die Anwendung dieses Tarifes ist der Abstempelungsdatum des Frachtbriefes in der Versandstation massgebend.

Exemplare dieses Tarifes sind zum Preise von 30 Kreuzer in den einzelnen Stationen, bei der Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien zu beziehen.

Wien, am 5. März 1885. (491)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn.

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 20. März a. c. gelangt zu dem ab 1. Februar a. c. gültigen Ausnahmetarif für mineralische Kohlen, Koaks und Briquets im Verkehre von den Stationen:

Hruschau und Ostrau der a. p. Kaiser Ferdinands - Nordbahn, ferner Dombrau und Karwin der K. K. priv. Kaschau-Oderberger Eisenbahn nach Stationen der vom Staate betriebenen Privat - Linien: Sternberg - Wichstadtl - Lichtenau und Hohenstadt Zöptau ein Nachtrag I zur Einführung, welcher ermässigte Sätze im Verkehr mit mehreren Relationen enthält.

Wien, am 2. März 1885. (492)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Personen-Haltestelle Hetzmannsdorf-Wullersdorf ist — nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn — vom 1. März d. J. ab auch für den beschränkten Gepäckverkehr eröffnet worden.

Eine direkte Gepäckexpedition von und nach dieser Haltestelle im Verkehre mit fremden Bahnen ist jedoch bis auf Weiteres ausgeschlossen.

Berlin, den 5. März 1885. (493)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. April d. J. fällig werdenden Zinskoupons der von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritäts-Obligationen werden vom 1. k. M. an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,
3. der Braunschw.-Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause von J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause von Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 1. März 1885. (494)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

IV. Generalversammlungen.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Einladung zu der 27. ordentlichen Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft, welche am 8. April 1885 um 12 Uhr Mittags im Sitzungssaale der genannten Gesellschaft in Teplitz (Bahnhofsgebäude) abgehalten werden wird.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Bilanz und Vortrag des Geschäftsberichtes für das Jahr 1884, sowie des vom Revisions-Ausschusse über den Befund der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1884 erstatteten Berichtes.
2. Antrag auf Verwendung des im Jahre 1884 erzielten Reingewinnes.
3. Wahl des Revisions-Ausschusses zur Prüfung der gesellschaftlichen Rechnungen für das Jahr 1885.

Die P. T. Herren Aktionäre, welche an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, werden hiermit eingeladen, nach Massgabe der §§ 35, 37, 38 und 40 der Gesellschaftsstatuten*) die Aktien sammt Kouponbogen oder nach Zulass des § 51 der Statuten die Genussscheine (wovon zwei Stück einer Aktie gleichgestellt sind)

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
„ Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
„ Dresden bei der Dresdner Bank oder bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,
„ Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,
„ Berlin bei der Direktion der Diskonto - Gesellschaft oder bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
„ Teplitz bei der Hauptkassa der Gesellschaft

und zwar spätestens bis 1. April l. J. mittelst dreifacher Konsignation (wovon ein Pare mit der Empfangsbestätigung über die deponirten Aktien versehen, dem Deponenten rückgestellt wird) zu überreichen.

Nach der Generalversammlung werden die Aktien gegen Rückstellung dieser Konsignationen wieder ausgefolgt.

Teplitz, am 9. März 1885.

Der Verwaltungsrath.

*) § 35. An der Generalversammlung Theil zu nehmen ist jeder Aktionär berechtigt, welcher wenigstens 10 Aktien besitzt.

Vertretung ist nur durch andere nach § 38 stimmberechtigte Aktionäre zulässig.

Die Generalversammlung fasst ihre Beschlüsse mit absoluter Stimmenmehrheit der Anwesenden.

§ 37. Je zehn Aktien geben das Recht auf eine Stimme, kein Aktionär kann jedoch mit Einrechnung der ihm übertragenen Vertretung mehr als vierzig Stimmen in sich vereinigen.

§ 38. Die Aktionäre müssen, um ihr Stimmrecht in der Generalversammlung ausüben zu können, ihre Aktien wenigstens acht Tage vor dem Zusammentritte derselben am Sitze der Gesellschaft oder bei den vom Verwaltungsrathe in der Einladung zur Generalversammlung zu bezeichnenden Orten niederlegen.

Sie erhalten sodann eine auf den Namen lautende Legitimationskarte, welche die Zahl der hinterlegten Aktien und der darnach auf dieselben entfallenden Stimmenzahl ausweist.

§ 40. Die Generalversammlung ist in der Regel beschlussfähig, wenn die Aktionäre den zehnten Theil der im Umlaufe befindlichen Aktien repräsentiren.

Nur wenn es sich um eine der im § 44 sub 6, 7, 8, 9 bezeichneten Angelegenheiten handelt, ist die Vertretung der Hälfte der im Umlaufe befindlichen vollgezahlten Aktien und überdies die Zustimmung von ⅔ der bei der Generalversammlung abgegebenen Stimmen nothwendig. (495)

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

V. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Wir beabsichtigen die beiden ausrangirten Lokomotiven und Tender No. 19 und 23 im Submissionswege zu verkaufen und haben zu diesem Behufe Termin auf

Donnerstag, den 19. d. Mts., Vormittags 11 Uhr,

anberaumt.

Bezügliche Gebote sind bis zu diesem Termine an die unterzeichnete Hauptwerkstatt frankirt, und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen.

Die Bedingungen können von unserm Bureauvorsteher Herrn Eis.-Sekr. Heinemann gegen freie Einsendung von 50 ₰ Kopialien bezogen werden, auch stehen die beiden Lokomotiven auf diesseitigem Werkstättenterrain werktäglich von 9 bis 12 Uhr Vormittags und von 4 bis 6 Uhr Nachmittags zur Ansicht bereit. (496)

Königliche Hauptwerkstatt Tempelhof.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung von

22 Stück zweiachsigen Personenwagen I./II. Klasse,
5 Stück zweiachsigen Personenwagen III. Klasse,
54 Satz Achsen mit Rädern,
108 Stück Tragfedern

soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen liegen im unterzeichneten Büreau, Neuegasse 29/33, zur Einsicht aus und werden gegen bestellgeldfreie Einsendung von

5 ℳ und 50 ₰ Porto für die Wagen,
1 ℳ 50 ₰ und 20 ₰ Porto für die Achsen,
1 ℳ 50 ₰ und 20 ₰ Porto für die Tragfedern

an den Büreauvorsteher, Eisenbahnsekretär Boye, portofrei übersandt.

Versiegelte und entsprechend überschriebene Offerten sind bis zu dem am

28. März, Mittags 12 Uhr,

in dem unterzeichneten Büreau anstehenden Submissionstermin portofrei einzusenden.

Erfurt, den 6. März 1885. (497)

Maschinentechnisches Büreau.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen auf Seite 267.

No. 5. Jahrgang 1885. **Berlin, am 11. März 1885.**

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 9. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A M	533	1	Ballen	Papier	—	108	1	Igney Avricourt	Elsass-Lothring.	
2	A P	348/9	2	„	?	—	208,5	2	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
3	A S	100	1	Bürde	Stahl	—	26	3	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
4	A T	106	1	Kiste	—	—	9	4	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
5	B	—	1	—	Ofentheil	—	2	5	Wegeleben	K.E.-D. Magdeburg	
6	B	1	1	Branntweinfass	leer	—	28	6	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
7	B R	6211	1	Kiste	leer	—	13	7	Plauen i/V. ob.Bhf.	Sächsische Stsb.	
8	C A	—	1	—	eiserner Deckel	—	1	8	Lüneburg	K. E.-D. Hannover	
9	C H J	—	1	—	kiefernes Brett, 4,58 m lang, 0,29 m breit, 0,08 m stark		20	9	Calcum	Rechtsrh. Köln	
10	C J	3	1	Pack	Treibriemen	—	7	10	Posen	K. E.-D. Breslau	lagert seit einiger Zeit unabgefordert.
11	C S	603	1	Kollo	Sattlerleder	—	67	11	Rostock	Mecklenb. Fr.-Frz.	
12	D	706	1	Korb	leere Flaschen	—	12	12	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
13	D G	533	1	Kiste	unbekannt	—	21	13	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
14	D H	183	1	Fass	leer	—	120	14	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
15	D R	43	1	„	leer	—	—	15	Rappoltsweiler	„	
16	E E A	1190	2	Kolli	Pflugschaaren	—	1,5	16	Hamm	Rechtsrh. Köln	
17	E Sp	10	1	Blechflasche	leer	—	—	17	B.-Rittershauen	K. E.-D. Elberfeld	
18	F	10	1	Bund	Waschbretter	—	10	18	Emden	Rechtsrh. Köln	
19	F N	—	1	Sack	Bindfaden	—	35	19	Neuss	Linksrh. Köln	
20	G G	2620	1	Korb	leer	—	5,5	20	Buckau	K.E.-D. Magdeburg	
21	G J	1650 B	1	Kiste	leer	—	9,5	21	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
22	G M / C	120	1	„	leer	—	7,5	22	Dortmund	„	
23	G P	5257	1	„	leer	—	9	23	Elberfeld St.	„	
24	G S	172	1	Kollo	leere Körbe	—	20	24	Aachen	Linksrh. Köln	
25	H	29245	1	Wagen	Kalk	—	—	25	Hamm	Rechtsrh. Köln	
26	H	4889	1	Kiste	leer	—	42	26	Plauen i/V. ob.Bhf.	Sächsische Stsb.	
27	H B	108	1	„	?	—	148	27	Kohlfurt	K. E.-D. Berlin	beschr. Weimar.
28	H B M	12078 15646	2	Bierfässer	leer	—	39	28	Dortmund Rh.	Rechtsrh. Köln	
29	H D	6	1	Ballen	Baumwollwaaren	—	11	29	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
30	H M A G	74 75	1 1	Kiste —	? Kupferrohr	— —	41 8	30	B.-Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	beklebt vom Absender Emsdetten.
31	HMS	1398	1	Fass	leer	—	9	31	Aachen	Linksrh. Köln	
32	H O C	33195	1	Kiste	Seife	—	15	32	Rummenohl	K. E.-D. Elberfeld	
33	H W	—	1	Ballen	Grütze	—	64	33	Nieuweschans	Niederländ. Stsb.	
34	J C / D	115	1	Sack	Pflaumen	—	87	34	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
35	J M J	2180	1	Kiste	—	—	34	35	Wanne	Rechtsrh. Köln	
36	J M R	106	1	„	Eisen	—	—	36	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
37	K	—	11	Körbe	Bücklinge	—	193	37	Kaldenkirchen	Linksrh. Köln	
38	K	1/4	4	Pack	leere Säcke	—	120	38	Köln G.	„	
39	K D H	2	1	—	Viehgitter	—	—	39	Freren	Rechtsrh. Köln	
40	L & Co.	87712	1	—	Kinderwagen	—	11	40	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
41	L F	4	1	Sack	Kaffee	—	64	41	Hannover	K. E.-D. Hannover	
42	M	3/5	3	Säcke	Holzwaaren	—	53	42	Köln G.	Linksrh. Köln	
43	M	860	1	Korb	gefüllt	—	?	43	Bebra	K.E.-D.Frankf.a/M.	
44	M R / E T	5	1	Fass	Oel	—	185	44	Giessen	K. E.-D. Hannover	
45	O E	3076	1	Ballen	gefüllt	—	102	45	Aachen	Linksrh. Köln	
46	O G M	1621	1	Kiste	leer	—	21	46	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
47	P D	211	1	„	Käse	—	28,5	47	Ruhrort Rhein	Rechtsrh. Köln	
48	P W	5498	1	Fass	?	—	56	48	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
49	R	—	1	Kollo	Messingschaalen	—	11	49	Goslar	Braunschweig.	beschr. Berlin.
50	R	III	1	Ballen	Kaffee	—	60	50	Milspe	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärun dienen können).
51	R	5	1	Sack	Gemüse —	9	51	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
52	R D	14	1	Ballen	Papier —	22,5	52	Aachen	Linksrh. Köln	
53	R D W	9218	1	Kiste	— —	68	53	Basel	Elsass-Lothring.	
54	R K	245	1	Weinfass	leer —	22	54	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
55	R T	7462	1	Kiste	gefüllt —	18	55	Aachen	Linksrh. Köln	
56	St	3	1	„	alte Lederabschnitte	22	56	Ebersbach	Sächsische Stsb.	
57	T	707	1	Ballen	— —	18	57	Basel	Elsass-Lothring.	
58	T L	7	1	Kiste	Vitriol —	36	58	Breslau O/S.	K. E.-D. Breslau	
59	V	I/III	4	Kolli	Guss-Verzierungen —	3	59	Bonn	Linksrh. Köln	
60	V A	307	1	Korb	Wein —	103	60	s. Bosch	Niederländ. Stsb.	
61	W	6978	1	Ballen	Manufakturwaaren —	20	61	Detmold	K. E.-D. Hannover	
62	W S	20	1	Fass	leer —	9	62	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
63	W T	1186	1	Korb	Leim —	58	63	Moers	Linksrh. Köln	
					B. Kolli m. Adressen sign.					
64	B. Hagedorn & Zn.	212	1	—	Wagendecke —	35	64	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
65	C. Diederichs & Co. Düsseldorf	10/11	2	Kisten	leere Blechbüchsen —	18	65	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
66	C. Groten	15	1	Pack	2 leere Körbe —	7	66	Bochum	„	
67	Fr. Metz	23	1	Fass	leer —	—	67	Rappoltsweiler	Elsass-Lothring.	
68	H. S. Aachen	823	1	Ballen	ansch. Wachstuch —	33	68	Aachen	Linksrh. Köln	
69	J. Chorus	—	1	Fass	leer —	47	69	„	„	
70	O B Rheydt	176	1	Ballen	Manufakturwaaren —	55	70	Moers	„	
71	Otto Peltzer & Co. Aachen	—	1	„	gefüllt —	9	71	Trier r. M.	„	
72	Richard Berns in Anvers	—	1	Kiste	? —	6	72	Aachen Sp. B.	„	
73	Wagner	—	6	Kübel	leer —	—	73	Strassburg	Elsass-Lothring.	
					C. Kolli m. Nummern sign.					
74	—	I	1	Sack	Draht —	18	74	Deutzerfeld	Rechtsrh Köln	
75	—	316	1	Kiste	leer —	10	75	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
76	—	1898	1	„	leer —	20	76	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
77	—	7518	1	„	unbekannt —	52	77	Nymegen	Niederländ. Stsb.	
					D. Kolli mit Figuren sign.					
78	weiss	1	1	Kollo	eis. Rohr —	6	78	Jessnitz	K. E.-D. Erfurt	
79	weiss	1	1	—	Sockel eines Säulenofens	4	79	Gandersheim	Braunschweig.	
80	roth	11	5	Kolli	Eisenwaaren —	14,5	80	Minden	K. E.-D. Hannover	
81	[illegible]	7898	1	Ballen	Wollwaaren —	16,5	81	Barneck	K. E.-D. Erfurt	
					E. Kolli ohne Signatur.					
82	—	—	1	Ballen	Betten —	6	82	Voitersreuth	Sächsische Stsb.	
83	—	—	1	Säckchen	Blechabfälle —	4	83	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	1	Rolle	Dachpappe —	15	84	Grimma ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	aus Wagen 4254 Erf.
85	—	—	1	—	Druckbaum 4,5 m lang mit eis. Schuh	—	85	Halle a/S.	K.-E.-D. Magdeburg	
86	—	—	2	Stangen	Eisen —	48	86	Dresden-N. Schles. Bhf.	Sächsische Stsb.	
87	—	—	1	—	Eisenstange —	—	87	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
88	—	—	3	Kolli	Eisentheile —	47	88	Muldenhütten	Sächsische Stsb.	auf der Strecke gefunden.
89	—	—	1	Fass	leer —	12	89	Aachen	Linksrh. Köln	
90	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	—	90	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
91	—	—	1	—	Gerüst für schweres Maschinenstück	—	91	Grafenberg	K. E.-D. Elberfeld	
92	—	—	3	—	Hanteln —	6,5	92	Wanne	Rechtsrh Köln	
93	—	—	1	—	Harrasse —	—	93	Malsfeld	K.E.-D. Frankf.a/M	
94	—	—	10	—	lose Holzrollen —	0,25	94	Wechselburg	Sächsische Stsb.	
95	—	—	1	—	Holzschuh —	1	95	Goslar	Braunschweig.	
96	—	—	4	—	Holzstützen —	—	96	Breslau O.-Th.	K. E.-D. Breslau	
97	—	—	1	Kollo	2 neue Kammräder —	4	97	Bebra	K.E.-D. Frankf.a/M.	
98	—	—	4	—	Kippstöcke —	—	98	Breslau O.-Th.	K. E.-D. Breslau	
99	—	—	20	Säcke	Kleie —	—	99	Mülhausen	Elsass-Lothring.	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
100	—	—	1	—	Korbflasche in eisernem Korbe	15	100	Benfeld	Elsass-Lothring.	
101	—	—	3	Korbflaschen	leer —	—	101	Villers la Ville	Grand Centr. Belge	
102	—	—	1	Korb	Kuchenpfannen —	68	102	Oberhagen	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	2	—	Latirbäume aus Eisen	—	103	Crefeld	Linksrh. Köln	
104	—	—	1	—	Leine, ca. 32 m lang —	1,5	104	Würzburg	Badische Stsb.	
105	—	—	1	Kiste	Ornamente —	17	105	Sichem	Grand Centr. Belge	
106	—	—	1	Rolle	Pappdeckel —	26	106	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
107	—	—	1	Petroleumfass	leer —	32	107	Trier r./M.	Linksrh. Köln	
108	—	—	1	—	Pflugschaar —	3	108	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
109	—	—	1	—	lein. Privatdecke —	—	109	Vogelheim	„	
110	—	—	1	—	Stalllaterne- (Hand-)	—	110	Hanau	K. E.-D. Magdeburg	
111	—	—	1	—	Tau, 10,8 m lang — „ 4,8 „ „ — „ 8,4 „ „ —	— — —	111	Halle a/S.	„	
112	—	—	1	—	Tortenschachtel —	—	112	Kosel-K.	K. E.-D. Breslau	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	P	4302	1	Fass	? —	214	1	Zsolna	Kaschau-Oderberg	von Becs - Wien seit 17/12. 84.
2	S O	1	1	Oelfass	leer —	34	2	Kassa	„	seit 4/2.
3	Albert Frank Miskolcz	—	2	Ballen	leere Säcke —	52	3	Ruttka	„	seit 13/2.
4	II Karwin	305	1	Fass	leer, gebraucht —	14	4	Karwin	„	von Ruttka - Teschen seit 9/2.
5	Liter 223	—	1	„	„ —	33	5	Kassa	„	seit 4/2.
6	—	—	1	Ballen	Bettzeug —	22	6	Igló-Löcse	„	seit 2/10. 84.
7	—	—	492	Stück	Bretter —	10500	7	Kralován	„	von Versecz seit 28/6. 84.
8	—	—	2	Kisten	leere Flaschen —	98	8	Orló	„	seit 22/11. 84.
9	—	—	1	—	eis. Rauchfangrohr —	50	9	Margitfalu	„	von der Strecke seit 14/2.

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 264.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Die Lieferung von 4 800 Tons Stahlschienen und ca. 150 Tons Verbindungstheile soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten — mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen — sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 24. März d. J. um 12 Uhr Mittags an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Man verpflichtet sich nicht, die billigste oder überhaupt eine der Offerten zu acceptiren.

Aarhus, den 28. Februar 1885. (498)
Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung von 2 100 Stück Stahl-Radreifen für Lokomotiven und Wagen. Offerten sind mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Submissionstermine Montag, den 30 März d. J., Vormittags 10 Uhr, versiegelt und portofrei an das diesseitige Materialienbüreau hier, Brüderstrasse No. 36, einzusenden. Die Lieferungsbedingungen liegen daselbst im Zimmer No. 26 zur Einsicht aus, können auch von dort auf portofreie Gesuche zum Preise von 1 ℳ (in Briefmarken à 10 ₰) pro Exemplar unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 5. März 1885. (499)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Die auf den Bahnhöfen Eilenburg, Dobrilugk und Cottbus des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Eisenschienen, Weichenzungen, sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf Mittwoch, den 1. April d. Js., Mittags 12 Uhr, im hiesigen Verwaltungsgebäude — Frankestrasse 1, Zimmer 4 — anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau aus, können von demselben auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 50 ₰ Schreibgebühren von unserem Büreauvorstande, Königlichen Eisenbahnsekretär Altmann, bezogen werden. Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien" bis zum obigen Termin einzureichen.

Halle a/S., den 3. März 1885. (500)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

Die in den Werkstätten Halle, Fulda, Limburg, Eschwege, Kastel und Oberlahnstein lagernden abgängigen Materialien beabsichtigen wir zu verkaufen.

Die für diesen Verkauf massgebenden Bedingungen können von unserem maschinentechnischen Büreau hier gegen portofreie Einsendung von 55 ₰ in Baar oder in Reichspostmarken bezogen werden und sind bezügliche Angebote mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf von alten Werkstattsmaterialien" an das genannte Büreau bis zum 25. März d. Js., Vormittags 10 Uhr, einzusenden.

Frankfurt a/M., den 4. März 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (501)

Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld. Die in unseren Werkstätten zu Witten, Elberfeld, Langenberg, Arnsberg und Siegen in dem Zeitraume vom 1. April 1885 bis Ende März 1886 sich ergebenden Materialien-Abfälle, als Eisen- etc. Drehspäne, Eisengussschrott, Schmiedeeisenschrott, Radreifen, alte Radgestelle, Kupfer-, Messing- und Stahlschrott, Abfälle von Zink, Leder, Gummi, Plüsch, Wagentuch, Hammerschlag, Schweissofenschlacken, Oelrückstände u. a. m. sollen im Wege des öffentlichen Ueberbietungsverfahrens verkauft werden.

Angebote hierauf sind schriftlich, frei und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstatts-Materialien etc." versehen bis Montag, den 16. März 1885, verschlossen an unser maschinentechnisches Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Betheiligten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 ₰ das Stück von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Februar 1885. (502)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 21. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 14. März 1885.

Ueber den Werth der Zerreissprobe.

Die Statistik lehrt uns, dass, je dichter der Verkehr auf einem Eisenbahnnetz, je grösser die Anzahl und die Geschwindigkeit der dasselbe befahrenden Züge ist, in gleicher Weise die Betriebssicherheit desto geringer, die Gefahr von Unfällen im Betriebe um so grösser, der Umfang dieser Eisenbahnunfälle um so bedeutender sein wird.

Nachdem nun Verkehr, Anzahl und Geschwindigkeit der Züge im allgemeinen von äusseren Verhältnissen abhängig und aus Rücksichten der Oekonomie an bestimmte Normen gebunden sind, also nicht willkürlich geändert werden können, ist es die Aufgabe grosser Eisenbahnverwaltungen, die grösstmögliche Betriebssicherheit durch alle anderen zu Gebote stehenden Mittel anzustreben. Diese Mittel sind:

1. Ein geregelter, nach präzisen Vorschriften gehandhabter, gut kontrollirter Betriebsdienst, beziehungsweise ein verlässliches Personal.
2. Ein verlässliches Signalisirungssystem.
3. Ein guter Erhaltungszustand der Bahn.
4. Gute Fahrbetriebsmittel.

Was 1. und 2. betrifft, so ist als selbstverständlich anzunehmen, dass eine tüchtige Eisenbahnverwaltung von vorneherein den Betriebsdienst mit allen Behelfen desselben auf das beste einzurichten bestrebt sein wird.

Bezüglich der Punkte 3 und 4 steht ausser Frage, dass der Erhaltungszustand der Bahn und der Fahrbetriebsmittel in erster Linie von der Beschaffenheit des hierzu verwendeten Materials abhängig ist.

Die Statistik des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen weist beispielsweise nach, dass von den in den Jahren 1874 bis 1883 auf den Vereinsbahnen vorgekommenen, beziehungsweise offiziell gemeldeten, mehr oder weniger folgenschweren Achsbrüchen, im ganzen 1179 an Zahl, nicht weniger als 311, das ist mehr als der 4. Theil erwiesenermassen nur durch Verwendung schlechten Materials herbeigeführt worden sind. Aber auch ein grosser Theil der übrigen Achsbrüche, für welche in den offiziellen Berichten die Ursachen entweder unbekannt geblieben oder durch natürliche Abnutzung, schlechte Konstruktion, Heisslaufen, schlechte Anarbeitung etc. erklärt worden sind, dürfte eigentlich auf minderwerthiges Material zurückzuführen sein.

In der Wahl des Materials steht daher einer Eisenbahnverwaltung ein wesentliches Mittel zur Verfügung, um die Sicherheit des Betriebes zu erhöhen. Es ist somit eine ihrer wichtigsten Aufgaben, sich den Bezug — nicht des billigsten, sondern — des vortrefflichsten Materials für Bahn- und Betriebsmittel (Schienen, Achsen, Radreifen etc.) zu sichern. Zur Erreichung dieses Zweckes dienen die Lieferungsbedingnisse, beziehungsweise strenge Vorschriften bezüglich der Anforderungen, welche bei der Uebernahme des betreffenden Materials an dasselbe zu stellen sind.

Es kann nun leicht die Frage aufgeworfen werden, ob denn die strengen Vorschriften, welche die liefernden Hüttenwerke zum unentgeltlichen Ersatz unbrauchbar gewordenen oder vorzeitig abgenutzten Materials dieser Art verpflichten, die Lieferung einer vorzüglichen Materialqualität nicht hinlänglich sichern?

Nein! denn diese Vorschriften betreffen nur eine Geldfrage. Die Haftpflicht in diesem Sinne bietet nur eine Garantie bezüglich des Lieferungswerthes, jedoch gar keine Garantie bezüglich der Betriebstüchtigkeit des übernommenen Materials. Doch selbst die Garantie der Kosten ist eine unverhältnissmässig geringe, denn die diesbezüglichen Bestimmungen der bestehenden Lieferungsbedingnisse verpflichten die liefernden Werke im allgemeinen nur zum unentgeltlichen Ersatz eines unbrauchbar gewordenen oder vorzeitig abgenutzten Gebrauchsstückes.

Für die durch einen derartigen Materialdefekt herbeigeführten Schäden an Bahn- und Betriebsmaterial, ja noch mehr, an Gut und Leben, haftet die Bahngesellschaft allein! Und die scheinbaren Ersparnisse mit unter solchen Bedingungen billiger erhältlichem Material sind durch einen einzigen derartigen Unfall illusorisch gemacht!

Es obliegt daher der verantwortlichen Eisenbahnverwaltung gewissermassen in wirthschaftlicher und moralischer Beziehung die Verpflichtung, sich in jeder Hinsicht so weit zu sichern, als es die bisher gemachten Erfahrungen vortheilhaft und nothwendig erscheinen lassen.

Denn mehr als die schnellst und kräftigst wirkende Bremse, mehr als die vortrefflichste Erhaltung des Bahnkörpers und der Fahrbetriebsmittel, mehr als die vorzüglichste Handhabung des Verkehrsdienstes dürfte die sorgfältigste Auswahl und Prüfung des ursprünglich verwendeten Materials, welches die Hütten-

werke zu liefern haben, einen verlässlichen und ungestörten Betrieb sichern.

Was nützen beispielsweise die vorzüglichen Signalisirungs- und Betriebseinrichtungen, die Anwendung der erprobtesten Bremssysteme auf den Englischen Eisenbahnen, wenn dort in einem einzigen Jahre (1883) nicht weniger als 247 Lokomotiv-Kurbel- und Treibachsen defekt geworden sind *), welche Defekte allein, abgesehen von allen übrigen Vorkommnissen, durchschnittlich in der Woche 4 bis 5 ernstere Unfälle hätten herbeiführen können?

Es ist daher geradezu unerlässlich, die Qualität des für gewisse Eisenbahnzwecke zur Verwendung gelangenden Materials der eingehendsten Prüfung zu unterziehen.

Die bisher üblichen wichtigsten Prüfungen und Untersuchungen von Eisenbahnmaterial bezüglich seiner Qualität sind:

1. Okulare Besichtigung,
2. Chemische Analyse,
3. Biegungsprobe,
4. Schlagprobe,
5. Zerreissprobe.

Am natürlichsten und zweckentsprechendsten wäre es allerdings, das zu übernehmende Material bei der Uebernahme genau so zu prüfen, wie es bei seiner späteren Verwendung in Anspruch genommen wird. Diese ideale Erprobungsweise ist nun für eine Reihe von Eisenbahn-Gebrauchsartikeln (z. B. Schienen, Achsen, Radreifen) vorläufig nicht erdacht. Es ist daher am rationellsten, derartiges Material in einer Weise zu prüfen, wobei Eigenschaften desselben zu Tage treten, welche bei seiner spätern Verwendung zuerst in Frage kommen, sowie Proben vorzunehmen, über deren Resultate mit dem Verhalten des Materials während seiner Verwendung eine genügende Anzahl von Vergleichen gemacht worden sind, welche im allgemeinen eine gute Uebereinstimmung zeigen.

Die eingehendste okulare Besichtigung ist jederzeit unerlässlich; aber sie giebt nur über die äussere Beschaffenheit des Materials sichern Aufschluss.

Durch die chemische Analyse wird zwar die innere Qualität des Materials im wesentlichen aufgeschlossen, doch ist der Zusammenhang zwischen der chemischen Beschaffenheit des Materials und seiner mechanischen Leistungsfähigkeit noch nicht hinlänglich sicher festgestellt. Jedenfalls ist die chemische Analyse von eminenter Wichtigkeit und dürften chemische Untersuchungen, in Verbindung mit anderen Materialprüfungen in genügender Anzahl durchgeführt und mit der wirklichen Gebrauchstüchtigkeit des betreffenden Materials verglichen, zur Aufklärung der noch keineswegs vollständig gelösten Frage der zuverlässigsten Qualitätsbestimmung beitragen.

Die Biegungs- und Schlagproben in der bisher üblichen Durchführung sind so roher und primitiver Art, dass sie eigentlich über die innere Beschaffenheit des geprüften Materials keinen sichern positiven Schluss zulassen.

Es scheint daher, abgesehen von der nothwendigen okularen Besichtigung des Materials, bisher die Zerreissprobe diejenige Untersuchungsmethode zu sein, welche allen diesen Anforderungen am besten entspricht. Denn bei der Zerreissprobe erhält man Kenntniss über die inneren Eigenschaften des Materials; sie liefert positive Masse der Zugfestigkeit, Zähigkeit und Dehnbarkeit des zu prüfenden Materials, also durchaus Kriterien, welche die innere Qualität und somit die Verwendbarkeit des Materials für Zwecke, bei welchen diese Eigenschaften gefordert werden, am genauesten erkennen lassen. Ueberdies ist die gute Uebereinstimmung der Resultate der Zerreissproben mit dem Verhalten des Eisenbahnmaterials während seiner Verwendung im allgemeinen durch eine grosse Reihe von Versuchen in unverkennbarer Weise bereits nachgewiesen.

Denn seit der Erkenntniss des hohen Werthes der Zerreissproben als Prüfungsart bei Abnahme von Eisenbahnmaterialien haben beinahe alle Verwaltungen des Vereins Deutscher Eisenbahnen diese Probe für die Materialübernahme massgebend vorgeschrieben; und es ist bezeichnend für die Wichtigkeit und Richtigkeit dieses Verfahrens, dass ungefähr seit derselben Zeit trotz des erheblich gesteigerten Verkehrs im allgemeinen eine auffallende Verminderung von Schienen-, Achs- und Radreifenbrüchen eingetreten ist im Vergleich mit der früheren Periode, wo bei der Uebernahme der entsprechenden Materialien ausser der okularen Besichtigung höchstens die Schlag- oder Biegungsprobe üblich war.

Allerdings lässt sich nicht leugnen, dass im Laufe der letzten 2 Dezennien in der Materialerzeugung überhaupt bedeutende Fortschritte gemacht worden sind, aber gerade die Zerreissprobe war berufen, diese wesentliche Verbesserung der Materialqualität nachzuweisen, ja sogar zum nicht geringen Theil mit herbeizuführen!

Das unermüdliche Streben des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen, in dieser für die Sicherheit des Eisenbahnbetriebs so ausserordentlich wichtigen Frage immer mehr Klarheit zu verschaffen, hat es räthlich erscheinen lassen, die Statistik der gemeldeten Achsbrüche in der Weise zu erweitern, dass die Eisenbahnverwaltungen von den im Betriebe gebrochenen Achsen nach Thunlichkeit Zerreissproben zu machen und deren Resultate mitzutheilen haben. Das geschieht nun seit 3 Jahren. Dieser Statistik entnehmen wir, dass im Jahre:

1882 181 Achsbrüche gemeldet und hiervon 90 Zerreissproben
1883 157 „ „ „ „ 184 „
gemacht worden sind.

Die durchschnittlichen Resultate dieser 274 Zerreissproben zeigt die nachstehende Tabelle:

Material	Jahr	Zugfestigkeit Z kg	Kontraktion C pCt.	Anzahl der Zerreissproben
Stahlachsen	1882	42,9	30,5	30
„	1883	42,2	38,7	54
Eisenachsen	1882	29,0	29,1	60
„	1883	30,4	30,9	130
die Lieferungsbedingnisse der meisten Eisenbahnen schreiben vor:				
für Lokomotiv- und Tenderachsen .		60 kg	30 pCt.	
für Wagenachsen		55 „	35 „	

Vergleicht man obige Durchschnittswerthe mit den Werthen, welche die Eisenbahnen gewöhnlich für Achsenmaterial vorschreiben, so erhellt daraus deutlich die ungenügende Qualität des Materials dieser Achsen, welche sich auch thatsächlich in der Verwendung so schlecht bewährt haben.

Aber nicht nur die Durchschnittswerthe sind so ausserordentlich geringe, sondern auch im einzelnen haben von allen hier angeführten 274 Zerreissproben (von denen 84 Stahlachsen betreffen) nur drei den oben angegebenen Lieferungsbedingungen entsprochen. Nur in drei Fällen hätte somit die Zerreissprobe eine nicht zutreffende Charakteristik des zu verwendenden Materials geliefert.

Aber es wäre weit gefehlt zu glauben, dass diese den üblichen Lieferungsbedingnissen entnommenen Vorschriften zu rigorose und unerfüllbar seien!

Die Thatsache, dass seit einer Reihe von Jahren diesen vorgeschriebenen Bedingungen von Seite verschiedener Hüttenwerke fast ausnahmslos genügt wird, beweist, dass dieselben erfüllbar und kein besonderes Erschwerniss der Produktion gewesen sind. Man hat ja übrigens diese Bedingungen im allgemeinen nur durch Rückschluss gewonnen, indem man für spätere Lieferungen Mittelwerthe jener Resultate in Vorschrift gestellt hat, welche Versuche mit Material ergeben hatten, das vordem geliefert worden war und während seiner Verwendung gutes Verhalten gezeigt hat.

Die Zerreissproben scheinen aber manchen Vertretern der Hüttenwerke, obwohl sie selbst pro domo den grössten Werth darauf legen, in bindender Form unbequem zu sein, weil mit Rücksicht auf diese Art der Prüfung seiner Homogenität eine präzisere Erzeugung und genauere Auswahl des weiter zu verarbeitenden Materials erforderlich sein dürfte, während bei der Uebernahme des Materials mit der Stichprobe unter dem Schlagwerk, beziehungsweise ohne jede andere Prüfung, als die okulare Besichtigung, — die Uebergabe von nicht besonders gleichartigem, verlässlichem Material leichter gelingt.

Und deutlicher konnte das Streben der Produzenten, der von Seite der Eisenbahnverwaltungen für so wichtig erklärten Erprobungsart ihre obligate Bedeutung zu nehmen, nicht zu Tage treten, als auf der Münchener Konferenz, September 1884, welche, dank ihrer Zusammensetzung und der schwachen Theilnahme seitens der Eisenbahnen, eine Reihe von Resolutionen zu Tage gefördert hat, welche den Zweck haben, die Zerreissprobe zu einer Prüfungsart untergeordneter Bedeutung herabzudrücken und andere noch keineswegs als richtiger bestätigte Methoden der Materialuntersuchung hierfür zu substituiren.

Wenn sich nun die Eisenbahnen gegen solche Beschlüsse zu zähem Widerstande rüsten, wenn sie trotz derartiger Resolutionen dennoch auf der von ihnen für zweckentsprechend und erfahrungsmässig richtig erkannten Materialerprobungsart beharren, so wird man ihnen die Berechtigung zu diesem Vorgehen um so weniger absprechen können, als ja die Eisenbahnverwaltungen die volle Verantwortung für die Sicherheit des Betriebes zu tragen haben und nicht die Hüttenwerke; für die letzteren bleibt die ganze Angelegenheit der Materialerprobung mehr oder weniger eine Geldfrage.

Ein Entgegenkommen der Eisenbahnen in dieser wichtigen Frage, ihr Einverständniss, die obligate Zerreissprobe aus den Lieferungsbedingnissheften zu beseitigen, wäre geradezu ein technischer Rückschritt. Das hiesse mit anderen Worten, auch minderwerthiges d. h. wenigstens auf seine Gleichartigkeit und Homo-

*) Vergl. „The Railway Engineer“ Aug. 1884 pag. 203.

genität nicht verlässlich geprüftes Material für übernahmefähig und für den Eisenbahnbetrieb geeignet erklären; das hiesse ferner, ein wesentliches, durch die Erfahrung reichlich bestätigtes Mittel, die Betriebssicherheit der Eisenbahnen zu erhöhen, aus der Hand geben, wollte man die Vorschrift der Zerreissprobe eintauschen gegen den zweifelhaften Vortheil eines etwas billigeren Materialpreises. Und zu dem dürften sich nach den gemachten Erfahrungen die Eisenbahnverwaltungen nicht so leicht entschliessen!*)

Wien, März 1885.

Maschineningenieur Louis R. von Stockert.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1172 vom 9. d. Mts. an alle Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen und die Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, betreffend Abrechnungsmodalitäten (abgesandt am 11. d. Mts.)

No. 1216 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Viehseuche resp. der Cholera (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 1265 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Ausführung perfekt gewordener Deklarationsbeschlüsse der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 1278 vom 10. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarischen Vereins-Verwaltungen, die Warschau-Wiener Eisenbahn und die Rumänische Staatseisenbahn, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Rinderpest (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 1303 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu der zu revidirenden Uebersichtskarte zu dem Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 10. und 11. d. Mts.).

Verhandlungen des Oesterreichischen Reichsrathes
über die Ertheilung einer Konzession an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Diese Verhandlungen sind für das ganze Eisenbahnwesen von so hoher Wichtigkeit, dass wir dieselben möglichst vollständig zum Abdrucke bringen werden. Kommt es doch zum ersten Male seit dem Bestande der Eisenbahnen vor, dass ein vor nahezu 50 Jahren, also fast unmittelbar nach der Erfindung dieses Transportmittels, ertheiltes Privilegium erlischt und mit Rücksicht auf dasselbe eine neue Basis für den rechtlichen Weiterbetrieb dieser Bahn geschaffen werden soll. Wir wollen nicht die agitatorischen Reden und Manifestationen reproduziren, deren sich gewisse Kreise zur Erreichung ihrer politischen Zwecke bedienen. Höchst lehrreich aber sind die Verhandlungen im Reichsrathe selbst, vorläufig im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses, wo die Anhänger der Verstaatlichung und des Privatbetriebes, die Regierung und deren hervorragendste Fachmänner, endlich die Opposition ihre Bedenken und Ueberzeugungen darlegen. Die letzte Phase in diesem Widerstreite der Meinungen ist der ursprünglich in „Dorn's volkswirthschaftlicher Wochenschrift" vertretene Antrag, dass der Staat am Gewinne partizipire. Der Verlauf der am 23. und 24. v. M. stattgehabten Verhandlungen des Eisenbahnausschusses über das Elaborat seines Subkomitees ist folgender:

Referent Abg. Bilinski führt aus, dass die rechtlichen Grundlagen für die Verstaatlichung mangeln, weil das Heimfallsrecht und Einlösungsrecht fehlen. Es müsste der gute Wille zur Verstaatlichung beiderseits vorhanden sein. Die Gesellschaft wolle aber nicht verkaufen, die Regierung dagegen wünsche die Verstaatlichung aus finanziellen Gründen nicht. Man könnte nur Pressionsmittel anwenden. Man könnte beispielsweise darauf hinweisen, dass die Gesellschaft kein Betriebsrecht habe. Das Subkomitee glaubt an den Erfolg solcher Mittel nicht. Eine Expropriation der Bahn auf Grund der bestehenden Gesetze wäre nicht möglich. Von allen anderen Bedenken abgesehen, frage es sich, ob die Expropriation den gewünschten Erfolg hätte. Es würde sich zunächst um die Abschätzung handeln, und diese würde eventuell eine hohe Summe ergeben. Es wäre auch möglich, dass diese Abschätzung nach dem Ertrage der Bahn erfolgen würde, was nach dem vom Präsidenten des Obersten Gerichtshofes abgegebenen Gutachten nicht ausgeschlossen erscheint. Der Expropriation stehe aber auch das Bedenken entgegen, dass man nur die Hauptlinie expropriiren könnte. Der Vorschlag, eine Parallelbahn zu bauen, wäre erst im März 1886 ausführbar, und es erscheine volkswirthschaftlich nicht richtig, auf diese Weise ein Kapital von Millionen zu vernichten. Angesichts des Ablaufes des Privilegiums könne man sich aber nicht passiv verhalten, selbst dann, wenn die Regierung an die Sequestration gehe; denn in diesem Falle stünde ein langwieriger Prozess bevor. Bei der Verlängerung des Privilegiums befinde sich der Staat in günstiger Lage. Bei der Beurtheilung des Uebereinkommens müssen drei Punkte festgehalten werden: 1. Die Fixirung einer baldigen und günstigen Einlösung; 2. dass in der Zwischenzeit die Interessen des Staates und des Verkehrs gewahrt werden; 3. ist zu erwägen, was die Nordbahn für die Konzession gewährt. Redner erklärt, die Regierung habe ihre Kraft gestärkt gesehen durch das Zurückweisen der ersten Vorlage und habe infolge dessen eine günstigere Vorlage machen können. Die Konzessionsdauer sei in der Vorlage derart fixirt, dass die Amortisationsquote nicht zu gross sei. Die Bestimmung über das Heimfallsrecht sei günstiger stipulirt, als im Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch. Man könne sich auch heute bereits einen Begriff von der Ablösungsrente machen, welche gewiss weit geringer sein würde, als sie es wäre, wenn heute die Ablösung erfolgen müsste. Das Subkomitee ist daher der Ueberzeugung, dass die künftige Verstaatlichung in günstiger Weise vorbereitet sei. Es wird darauf hingewiesen, dass das in Frage stehende Uebereinkommen in Bezug auf die Tarife schlechtere Bestimmungen enthalte, als das frühere, da es nur eine beschränkte Tarifhoheit des Staates enthalte. Die volle Tarifhoheit des Staates sei nicht durchzusetzen. Da aber die Form und das Mass der Beschränkungen dem Subkomitee nicht entsprechend schienen, habe dasselbe bezüglich dieses Punktes die meisten Abänderungen beschlossen. Man habe statt der „jeweiligen" Tarife die dermaligen Tarife der Westlichen Staatsbahnen als Grenze gesetzt. Der Staat hat dadurch das Recht, die Tarife der Nordbahn herabzusetzen, wenn auch mit den Tarifen der Staatsbahnen hinaufgegangen würde. Die jetzigen Tarife der Staatsbahnen seien aber ohne Rücksicht auf die resultirende Höhe der Dividende einzuführen. Auch in Bezug auf die Maximaltarife für Kohle hat die Regierung auf die Dividende keine Rücksicht zu nehmen. Was die Berechnung der Dividende selbst anbelangt, so habe man die in dem Uebereinkommen bestandene Unklarheit zu beseitigen gesucht. Die Ausschliessung der Genussscheine sei nicht möglich, aber die 5 pCt. Zinsen, welche dabei erspart werden, müssen von der Dividende in Abzug gebracht werden. Die Frage der Reservefondsbeiträge wurde ebenfalls der Erwägung unterzogen und in einer Resolution den bezüglichen Wünschen Ausdruck gegeben. Referent beantragt, diese Resolution als Punkt 4 in das Gesetz aufzunehmen. Ferner sei ein Punkt in das Gesetz aufzunehmen, durch welchen künftig Prozesse zwischen der Regierung und der Gesellschaft aus Anlass der Tarifbestimmungen vermieden werden. Was die Ziffern der Ertragsgrenze von 112 fl. anlangt, so habe das Komitee die Ziffer von 105 fl. gewählt, um 10 pCt. als runde Ertragsziffer dadurch zu erreichen. Wenn man die neu einzuführenden Tarife berücksichtigt, so würde die Ertragsziffer von 112 fl. nicht erreicht werden, und die Regierung könnte die Tarife nie herabsetzen. Das Subkomitee war der Ansicht, dass die Nordbahn mit den Verpflichtungen, die sie übernimmt, ein genügendes Entgelt für die Konzession leisten würde, und sind jetzt auch die Verpflichtungen für den Bau von Lokalbahnen genau fixirt worden. Redner empfiehlt das Eingehen in die Specialdebatte.

Abg. Richter betont, dass von Seite der Regierung bisher keine genügende Auskunft gegeben wurde, warum man abermals den Weg des Uebereinkommens und nicht den der Verstaatlichung gewählt habe. Wenn die Regierung diese Auskunft nicht ertheilt, so möge es ein Mitglied der Majorität aufklären, welches den Standpunkt des Uebereinkommens vertritt, und darlegen, wie gross die Opfer sein dürften, welche der Staat auf sich nehmen müsste, um im Jahre 1886 die Nordbahn abzulösen. Man möge die Angelegenheit so behandeln, wie sie liegt, nämlich gegenwärtig nur auf jene Linien Rücksicht nehmen, bei welchen das Privilegium am 4. März 1886 erlischt. Es sei klar, dass der Werth dieser Linien nach Ablauf des Privilegiums ein sehr geringer sei, da auf denselben dann kein Eisenbahnbetrieb mehr möglich sei. Redner wiederholt die von ihm bereits im Vorjahre ausgeführte Ansicht, dass man der Nordbahn-Gesellschaft höchstens den Betrag zu bezahlen hätte, mit dem man heute diese Linien erbauen könnte. In diesem Falle hätte dann der Staat, selbst wenn sämmtliche Linien abgelöst würden, und einschliesslich des Fahrparkes höchstens ein Kapital von 150 Millionen Gulden zu bezahlen, was einer Rentenschuld von 8 Millionen durch 55 Jahre gleichkäme. Die Nordbahn erhalte aber, selbst wenn man die Ansätze des Subkomitees in Rechnung zieht, für die Aktiendividende fix 3,9 Millionen Francs, für 5 pCt. Zinsen und Rückzahlung der Aktien 4,2 Millionen, für bereits ausgegebene 55 Millionen Prioritäten und 40 Millionen neu auszugebende Prioritäten 5,9 Millionen, also im Ganzen 13,2 Millionen jährlich, und mit den Reservefonds-Beiträgen nahezu 14 Millionen. Daher werde durch die Annahme des

---

*) Da die Frage über die Zweckmässigkeit der Zerreissprobe uns als eine ausserordentlich wichtige und zeitgemässe erscheint und der Herr Verfasser mit seinem Namen für seine Ansichten eintritt, so haben wir vorstehenden Aufsatz zum Abdruck gebracht, ohne aber damit jede Aeusserung des Autors vertreten zu wollen. Namentlich können wir den Ausspruch nicht unbedingt anerkennen, dass die Materialprüfung für die Produzenten mehr oder weniger nur eine Geldfrage sei. Die Red.

Uebereinkommens der Nordbahn noch ein Geschenk von rund 6 Millionen durch 55 Jahre gemacht. Wer aber glaubt, dass die Tarifhoheit des Staates durch die vom Subkomitee beantragten Klauseln gewahrt werde, irre sich. Der Schlussrefrain sei immer, die fixe Dividende müsse gewahrt werden, und wenn sie einmal sinke, so müssen die Tarife so gesteigert werden, dass den Aktionären ein Ersatz geboten werden könne. Man habe allerdings auf die im ersten Uebereinkommen enthaltenen Maximaltarife zurückgegriffen, aber für Kohle seien die Tarife viel zu hoch. Redner erklärt, mehr als je überzeugt zu sein, dass im Interesse der Allgemeinheit die Nordbahnfrage nur im Wege der Verstaatlichung gelöst werden könne.

Abg. Dr. Herbst erklärt, er habe erwartet, der Minister werde die Ausführungen, die er (Redner) im Hause vorgebracht, hier im Ausschusse widerlegen. Das Subkomitee habe die Mängel bezüglich der Bestimmungen über diese Tarife und die Amortisation, auf welche er (Redner) im Hause hingewiesen, beseitigt. Die Regierung möge sich bezüglich dieser Punkte äussern. Wenn er seinerzeit das Gutachten des Präsidenten des Obersten Gerichtshofes vollständig gekannt hätte, so hätte er sich über dasselbe ganz anders ausgesprochen, denn in seinen juristischen Ausführungen sei dasselbe ganz ausgezeichnet. Das Gutachten spricht sich insbesondere in voller Schärfe über das Betriebsrecht aus. Das Uebereinkommen biete keinerlei finanzielle Vortheile, und doch wäre es nur naturgemäss, dass für so wichtige Rechte eine angemessene Entschädigung geleistet würde. Es sei nicht Feindseligkeit gegen den Besitz, sondern nur Wahrung des Rechtes des Staates, wenn in diesem Falle ein finanzieller Vortheil bedungen werde. Die wirthschaftlichen Vortheile des Uebereinkommens seien ebenfalls gering. Bei Vorlage des ersten Uebereinkommens habe man bereits gesagt, dass es das beste sei, was man erreichen könne, und jetzt sage man von dem zweiten Uebereinkommen dasselbe. Es sei nicht bekannt, ob die Nordbahn mit den Abänderungen, welche das Subkomitee vorgenommen, einverstanden sei, und das Parlament könnte es erleben, dass die Nordbahn das Uebereinkommen in dieser Form nicht acceptirt. Redner erklärt, er sei überzeugt, dass das Interesse der Allgemeinheit auf anderem Wege als dem der Verstaatlichung nicht gewahrt werden könne.

Handelsminister Freiherr v. Pino: Es wurde mir der Vorwurf gemacht, dass ich schweige. Die Regierung hat das erste Uebereinkommen zurückgezogen, weil sie die Wünsche des Hauses berücksichtigen wollte. Daraus kann der Regierung kein Vorwurf gemacht werden. Die Regierung hat sich die Frage gestellt, ob sie nicht die Erwerbung der Nordbahn ins Auge fassen solle. Sie ist aber nach sorgfältigen Studien zur Ueberzeugung gelangt, dass dieselbe nicht durchführbar sei, da der Preis, der für die Einlösung gezahlt werden müsste, ein so hoher wäre, dass dadurch das Interesse des Staates nicht gewahrt erschiene. Es sind bezüglich der Erwerbung keine Verhandlungen gepflogen worden; aber die Regierung hat die Ueberzeugung erlangt, dass der Preis der Erwerbung zu hoch wäre, und das Haus hätte sich über den Preis auch nicht geeinigt. Zu einer Expropriirung der Bahn wäre ein besonderes Gesetz nöthig. Ein Expropriationsgesetz ad hoc, welches die Maximalgrenze der Einlösung nicht festsetzt, sei bedenklich, weil der Preis zu hoch sein könnte. Die Regierung habe ein Rechtsgutachten eingeholt und dieses habe die Befürchtung gerechtfertigt, dass der Preis der Einlösung zu hoch sein werde. Die Regierung konnte nicht gleichzeitig wegen der Erwerbung und der Konzessionsertheilung verhandeln. Ein jedes Uebereinkommen berge die Mängel eines Kompromisses in sich. Die finanziellen Leistungen der Nordbahn seien ganz entsprechend, und mehr war eben von der Gesellschaft nicht zu erreichen. Die Berechnungen, welche Abg. Richter angestellt hat, wobei er die Erwerbungskosten der Nordbahn mit 150 Millionen bezifferte, erscheinen ihm zu hoch gegriffen, wenn es sich blos um die privilegirte Linie handelt; da wäre das Uebereinkommen weit günstiger. Ob die Nordbahn die vom Subkomitee vorgeschlagenen Abänderungen annehmen werde oder nicht, sei er nicht in der Lage, zu wissen. Erst nach Schluss der Verhandlungen im Reichsrathe könne er darüber mit der Nordbahn verhandeln, und er nehme keinen Anstand, namens der Regierung zu erklären, dass, falls die Anträge des Subkomitees die Zustimmung des Hauses erlangen, die Regierung bemüht sein werde, die Annahme derselben bei der Nordbahn durchzusetzen.

Abg. Dr. Schaup glaubt, die ganze Aktion sei mit unglücklicher Hand geführt worden. Man hätte es begreiflich gefunden, wenn von einer andern Seite ein Rechtsgutachten eingeholt worden wäre, als vom Präsidenten des Obersten Gerichtshofes, der doch möglicherweise in die Lage kommen kann, in dieser Frage zu judiziren. In seinen weiteren Ausführungen erklärt Redner, er sei nicht absoluter Anhänger der Verstaatlichung, da sich dieselbe noch nicht bewährt habe. Auch aus finanziellen Gründen könne er sich für dieselbe nicht aussprechen, doch möchte er keineswegs die Verstaatlichung ausgeschlossen wissen, wie es die Regierung und das Subkomitee gethan. Das vorliegende Uebereinkommen erscheine ihm nicht empfehlenswerth, nicht wegen der Ziffern, die es enthalte, sondern wegen der elastischen Bestimmungen, welche von jeder Regierung beliebig angewendet werden könnten. Schliesslich regt er eine Betheiligung des Staates an dem Reingewinne der Bahn an.

Hofrath Wittek erklärt, dass die Regierung sich das Recht gewahrt habe, den Tilgungsplan festzusetzen, dass daher in Bezug auf das Detail des Tilgungsplanes keine Festsetzung getroffen war. Die Netto-Tilgungsquote beträgt 286 000 fl., dies sei jetzt gesetzlich festgestellt. Auch habe der Staat das Recht, bezüglich der Montanbahnen das Tarifhoheitsrecht auszuüben, wenn dies auch nicht ausdrücklich im Uebereinkommen ausgesprochen erscheint.

Abg. Dr. Rieger: Man habe den Vorwurf erhoben, dass die Regierung das Gutachten des obersten Richters des Reiches eingeholt habe, und habe beigefügt, der oberste Richter des Reiches hätte dieses Rechtsgutachten nicht abgeben sollen. Man vergesse dabei, dass die Nordbahn von jeher ihr Interesse mit Nachdruck zu wahren wusste. Das Selbstvertrauen der Nordbahn sei nun zwar bedeutend gesunken, und dieselbe zeige sich bereit, Zugeständnisse zu machen. Das Ministerium habe nicht der Nordbahn gegenüber eine so freie Haltung einnehmen können, wie das Parlament. Das Parlament habe die Aufgabe, die Regierung möglichst zu unterstützen und alles, was erreichbar sei, von der Nordbahn zu erhalten. In der That habe die Nordbahn möglichst nachgegeben. Es frage sich, ob das neue Uebereinkommen annehmbar sei. Auch seine Parteigenossen wären der Ansicht, dass das Uebereinkommen nur mit bedeutenden Abänderungen annehmbar sei, und sie hätten jene Mängel, welche Abg. Dr. Herbst in der früheren Debatte angeführt hatte, als vorhanden erkannt. Redner bedauert, dass die Mitglieder der Opposition die Wahl in das Subkomitee nicht angenommen haben; seine Parteigenossen wollen nicht alles verwerfen, was die Opposition in Vorschlag bringt. Er selbst sei nicht in allen Punkten mit den Anträgen des Subkomitees einverstanden. Der Ausschuss sei verpflichtet, das besser zu machen, was in der Regierungsvorlage mangelhaft erscheint, um das Ministerium vor Fehlern zu bewahren. Die Regierung werde jedenfalls bereit sein, die Beschlüsse des Hauses bei der Nordbahn durchzusetzen. Das Subkomitee sei jedoch nach reiflicher Erwägung zu der Ueberzeugung gelangt, dass die Verstaatlichung gegenwärtig nicht zu empfehlen sei. Redner glaubt, dass mit der Schaffung der Tarifhoheit des Staates Genügendes erreicht sei, und durch das Uebereinkommen erscheine dieselbe gesichert. Es könne niemand negiren, dass durch das Uebereinkommen dem Staate bedeutende finanzielle Vortheile zugewendet werden. Und die Frage, ob noch weitere finanzielle Vortheile bedungen werden sollen, erscheine als eine offene. Zunächst müsse die Frage entschieden werden, ob man die Verstaatlichung als anzustrebendes Ziel betrachten solle oder nicht, und wie eventuell diese Verstaatlichung durchzuführen sei. Ist diese Frage entschieden, dann könne man eventuell auf den Inhalt des Uebereinkommens näher eingehen.

Abg. Fürth verweist darauf, dass er stets für das Verstaatlichungsprinzip eingetreten sei, weil er dieses System als im Interesse des Verkehrs gelegen erachte. Jetzt, wo die Frage bei der Verstaatlichung der Nordbahn aufgeworfen wird, könne er nicht begreifen, wie man gerade bei dieser Bahn gegen die Verstaatlichung sein könne. Diejenigen, welche gegen das Verstaatlichungsprinzip Bedenken hegen, hätten gerade Grund, für die Verstaatlichung der Nordbahn zu stimmen, da die Erträgnisse der Nordbahn es ermöglichen würden, das Defizit bei den übrigen Bahnen zu decken. Allerdings habe die Erfahrung der letzten Zeit den Eifer für das Verstaatlichungsprinzip abgekühlt. Wenn aber der Staat einen so grossen Komplex von Bahnen in die Hand bekäme, könnte in deren Verwaltung mit um so grösserem Ernst vorgegangen werden. Die Regierung habe wohl gesagt, dass die Nordbahn nie von einer Verstaatlichung etwas wissen wollte, und doch habe man seinerzeit behauptet und davon gesprochen, dass die Nordbahn einer Ablösung zum Kurse von 2 800 fl. zustimmen würde. Dies entspreche auch der Ziffer von 112 fl. Ob dieses Zusammentreffen ein zufälliges sei, wisse er nicht. Der Vorschlag, wie er in der ersten Vorlage der Regierung zum Ausdrucke kam, war ernsten Männern gar nicht zu machen. Die zweite Vorlage erweise sich in mancher Beziehung noch schlimmer, das habe selbst der Referent zugegeben, und es musste daher die Vorlage erst verbessert werden. Die unglücklichste Idee sei es gewesen, dass man einen fixen Betrag für die Dividende festgesetzt habe, der als Garantie anzusehen sei. Seiner Ansicht nach hätte man, wenn man von der Verstaatlichung absieht, für die Ertheilung der Konzession eine Entschädigung verlangen sollen. Dabei hätte sich die Tarifhoheit des Staates ebenfalls wahren lassen. Eine bestimmte Summe zu zahlen, wäre der Nordbahn jedenfalls lieber gewesen, als der Vorschlag, eine Betheiligung des Staates am Reingewinne eintreten zu lassen. Redner erklärt, er werde in erster Linie für die Verstaatlichung stimmen.

Abg. Tilscher betont, man dürfe nicht Millionen hinauswerfen, wenn man für die wichtigsten kulturellen Aufgaben des Staates kein Geld hat. Er bezeichnet das bisherige Vorgehen der Nordbahn als ein gemeinschädliches und erinnert diesfalls an das abfällige Urtheil des Mährischen Landtages. Dass die Nordbahn zuversichtlich eine Verlängerung des Privilegiums erhofft habe, das habe sich darin gezeigt, dass sie einige Nebenlinien gebaut hat. Die erste Vorlage haben alle Parteien des Hauses zurückgewiesen, und das Votum der Majorität habe die Regierung angewiesen, auf Grundlage der Herstellungskosten die Verstaatlichung durchzuführen. Man hätte die Hauptlinie allein verstaatlichen können und hätte dann die Nebenlinien leicht gegen den kommerziellen Werth abgelöst. Auf diese Weise hätte man für alle Linien höchstens 140 Millionen Mark auszugeben gebraucht. Dieses Geld hätte man leicht gegen eine fünfprozentige Verzinsung aufnehmen können und hätte dafür ein zehnprozentiges Erträgniss der Bahn gehabt. Das wäre ein für den Staat günstiges Abkommen gewesen.

Handelsminister Freiherr v. Pino theilt zwei Noten mit, mit welchen der Präsident des Obersten Gerichtshofes sein Gutachten begleitet habe, in welchen er ausdrücklich erklärt, dass dieses Rechtsgutachten von ihm nicht als Präsident des Obersten Gerichtshofes erstattet wurde, und dass er bei einer allfälligen Verhandlung der Frage vor dem Obersten Gerichtshofe selbstverständlich an derselben nicht theilnehmen würde. Mit der zweiten Note habe der Präsident des Obersten Gerichtshofes das Zusatzgutachten ohne Aufforderung übersendet als weiteres Material zur Behandlung der Nordbahnfrage.

Abg. Dr. Peez bespricht die Kostenfrage der Verstaatlichung und glaubt, der Kurs der Aktie sei hierfür nicht massgebend. Er (Redner) macht der Nordbahn den Vorwurf, dass sie bisher nicht amortisirt habe. Das ihr verliehene ausschliessliche Privilegium habe die Bahn in ausgiebigster Weise ausgenutzt. Wie könne nun der Staat verpflichtet werden, die Amortisation vorzunehmen? Wenn eine Bahn kein Betriebsrecht hat, so könne sie wie jedes andere Objekt expropriirt werden. Redner richtet an den Handelsminister die Frage, ob eine Schätzung der Nordbahn vorgenommen wurde.

Handelsminister Freiherr v. Pino erklärt, eine solche Schätzung habe bisher nicht stattgefunden.

Abg. Dr. Tomaszczuk verweist darauf, dass die Regierung wohl gesagt habe, dass die Erwerbung der Nordbahn zu hoch komme. Aber es sei kein Grund vorhanden, neben den Verhandlungen über das Uebereinkommen nicht auch Verhandlungen wegen Verstaatlichung der Bahn zu pflegen. Das Expropriationsrecht sei ja vorhanden, weil das Betriebsrecht entfällt. Es würde sich also blos darum handeln, die Zugehörungen zu expropriiren. Die Regierung wäre gewiss in der Lage gewesen, sich die nöthigen Grundlagen für die Abschätzung der Bahn zu beschaffen. Ganz unmöglich erscheine es, für die Dauer von 55 Jahren einen Massstab für die Tarife festzusetzen. Durch den Bau der Lokalbahnen werde der Nordbahn ebenfalls ein Ertrag erwachsen, und es wäre möglich, dass das, was heute die Nordbahn ein Opfer nennt, ihr künftig zum Vortheile gereichen werde. Seiner Ansicht nach wäre die Verstaatlichung viel vortheilhafter, als ein Uebereinkommen.

Hofrath Wittek erklärt, es würde sehr schwer fallen, eine Bahn abzuschätzen, ohne das Betriebsrecht dabei in Rechnung zu ziehen. Das Betriebsrecht ist nur für den Moment, wo die Unternehmung die Befugniss, es auszuüben, verliert, als erloschen anzusehen; im nächsten Momente tritt es wieder in Wirksamkeit. Die Regierung war nicht in der Lage, ein Expropriationsgesetz für die Nordbahn zu machen.

Abg. Dr. Herbst kann nicht zugeben, dass man eine Eisenbahn ohne Betriebsrecht so abschätzen müsse, als ob der Betrieb fortgesetzt würde. Ein Maximum der Schätzung der Bahn gehe aus der Vorlage der Regierung selbst hervor. Man müsse annehmen, dass sich die Nordbahngesellschaft mit einer Rente von 7451000 fl. durch 55 Jahre begnügt hätte. Das Geschäft wäre selbst bei dieser Grundlage noch kein schlechtes. Im Jahre 1883 betrug die Reineinnahme 13,5 Millionen Gulden. Die Herabsetzung der Tarife werde keine Verminderung der Einnahmen herbeiführen. Der Kohlenkonsum steigt in Wien fortwährend. Seit dem Jahre 1876 habe die Nordbahn keinen Reservefondsbeitrag eingestellt, weil der Reservefonds bereits die Höhe von 11 Millionen erreicht hatte. Jetzt soll wieder der Reservefonds dotirt werden, damit der alte Fonds unter die Aktionäre vertheilt werden könne. Auf Grund des § 7 des Uebereinkommens kann die Gesellschaft das Erträgniss nach Belieben reguliren. Die einzige richtige Lösung der Frage wäre die Verstaatlichung. Wenn man diese um keinen Preis wolle, so müsse eine entsprechende Entschädigung für die Konzession erlangt werden. Die Ablösung könnte nach Recht und Billigkeit bestimmt werden, und dabei könnte der Staat noch immer ein gutes Geschäft machen.

Referent Abg. Bilinski: Es wurde der Vorwurf erhoben, dass noch im letzten Momente Abänderungen an der Vorlage in Vorschlag gebracht wurden. Allein diese Aenderungen beziehen sich keineswegs auf den meritorischen Inhalt. Uebrigens müsse er bemerken, dass das Subkomitee seine Anträge nicht blos nach den vom Abgeordneten Dr. Herbst gegebenen Anregungen gestellt habe. Insbesondere was die Fixirung der Maximaltarife anbelangt, habe das Subkomitee andere Anträge in Vorschlag gebracht. Was die von den Abgeordneten Richter und Tilscher in Vorschlag gebrachte Verstaatlichung anbelangt, so haben die von den beiden Abgeordneten angegebenen Ablösungsziffern seines Erachtens keine rechtliche Grundlage. Die Ausführungen jener Abgeordneten zu entkräften, welche prinzipiell auf dem Standpunkte der Verstaatlichung stehen, sei schwer. Er halte das Uebereinkommen wirthschaftlich von grossem Nutzen und glaube, dass die Ertragshöhe von 105 Gulden bei den gleichzeitig beantragten Maximaltarifen nicht werde erreicht werden, selbst wenn in Folge der Herabminderung der Tarife eine Frequenzsteigerung eintreten sollte.

Der Ausschuss tritt sodann zur Abstimmung. Als weitestgehender Antrag kam der Antrag auf Verstaatlichung der Nordbahn mit Zugrundelegung der Auffassung, dass das Eigenthumsrecht der Nordbahn nach Punkt 10 der Privilegiumsurkunde von selbst an den Staat falle, zur Abstimmung. Der Antrag wurde mit allen gegen die Stimme des Abg. Richter abgelehnt, nachdem die Abgeordneten Dr. Herbst, Russ und Tilscher erklärt hatten, dass die Ablehnung dieses Antrages noch keineswegs die Ablehnung des Prinzips der Verstaatlichung bedeute. Dagegen wurde der Antrag auf Eingehen in die Spezialdebatte mit 17 gegen 15 Stimmen angenommen.

Hierauf wurde die Spezialdebatte begonnen.

Zum § 1 ergriff das Wort der Abg. Dr. August Weeber und erklärte, dass, nachdem es sich im Artikel 1 darum handelt, ob der Regierung die Ermächtigung ertheilt werden soll, der Nordbahngesellschaft gemäss dem vorliegenden Uebereinkommen eine Konzession zu ertheilen, er sich veranlasst finde, hier den Standpunkt zu kennzeichnen, welchen er diesem Uebereinkommen gegenüber einnehme.

Er habe bereits wiederholt erklärt, dass für ihn bei der Lösung der Nordbahnfrage in erster Linie nur die wirthschaftlichen Interessen massgebend sind, dass er daher eine thunlichste Sicherung niedriger Tarife anstrebe und dass er staatsfinanzielle Vortheile nur insofern in Betracht ziehe, als hierdurch nicht die wirthschaftlichen Interessen geschädigt werden. Der Staatsbetrieb biete gar keine Garantie dauernd niedriger Tarife; es sei bekannt, dass unter den garantirt gewesenen, jetzt verstaatlichten, sowie unter den neugebauten Eisenbahnen sich grosse unrentable Bahnstrecken befinden; in Oesterreich, wo alljährlich ein grosses Defizit eintritt, sei es unvermeidlich, dass der Finanzminister vor allem das laufende Budgetjahr vor Augen hat, und da ist wohl vorauszusehen, dass er darauf dringen werde, dass wenigstens die guten Bahnen ein angemessenes Erträgniss durch höhere Tarife abwerfen und hierdurch die Verluste bei den schlechten Bahnen theilweise ausgeglichen werden. Die Hoffnung auf niedrige Tarife im Staatsbetriebe halte er daher für eine Illusion. Ueberdies kann niemand wissen, wie lange in Oesterreich der Staat seine Eisenbahnen im Besitze und Betriebe haben wird. In Italien wurden die Staatsbahnen verpachtet, und auch in Oesterreich wurde ein solches Projekt bereits in Berathung gezogen. Es ist daher die Besorgniss gegründet, dass im Falle ungünstiger finanzieller Ergebnisse des Staatsbetriebes oder im Falle dringenden Geldbedarfes die Staatsbahnen verkauft oder verpachtet werden, und dass in einem solchen Falle mehr die Höhe der Kauf- oder Kautionssumme als die Rücksicht auf wirthschaftliche Interessen massgebend sein wird. So verlockend daher vom idealen Standpunkte aus das Verstaatlichen erscheinen mag, so lassen sich doch, wenn man etwas weiter ausblickt, grosse Bedenken nicht unterdrücken.

In Mähren bestehen, selbst abgesehen von dem Vortheile der Erbauung mehrerer Lokalbahnen im wirthschaftlichen Interesse der Bevölkerung, zwei wichtige Gründe gegen die Verstaatlichung der Nordbahn; der erste besteht darin, dass die Mährisch-Schlesische Nordbahn, welche in einer Länge von 134 km die fruchtbarsten und industriereichen Theile des Landes durchzieht, sowie die Lundenburg-Zellerndorfer Bahn pro 84 km einer zwangsweisen Verstaatlichung nicht unterzogen werden können, daher die bisherigen Tarifübelstände auf diesen Bahnen, und zwar auf der Mährisch-Schlesischen Nordbahn bis zum Jahre 1966, fortbestehen würden. Der zweite Grund aber liegt darin, dass das für Wien ebenso wie für Mähren und Schlesien wichtige Projekt der Erbauung des Donau-Oder-Kanals durch die Verstaatlichung der Nordbahn in unabsehbare Ferne gerückt würde; denn es ist nicht denkbar, dass der Staat, wenn er die Nordbahn um 100 bis 200 Millionen kauft, dann parallel mit derselben den Donau-Oder-Kanal bauen oder konzessioniren würde.

Aus diesen Gründen ziehe er im wirthschaftlichen Interesse eine den Einfluss der Regierung auf die Tarife thunlichst sichernde Konzession der Verstaatlichung vor.

Was den staatsfinanziellen Standpunkt betrifft, so lasse sich über die Vortheile der Verstaatlichung insolange kein Urtheil

aussprechen, als man gar keine objektive Grundlage zur Beurtheilung der Höhe des erzielbaren Kaufpreises hat. Wenn man aber auf die bisherigen Verstaatlichungen hinweist und sagt, dass die diesfälligen Bahnen grösstentheils schlechte Bahnen seien, dass man daher nun auch eine gute Bahn verstaatlichen solle, so ist wohl zu bemerken, dass bisher nur solche grössere Bahnen verstaatlicht wurden, welche vom Staate garantirt oder mit demselben finanziell verbunden waren, die Gründe der Verstaatlichung daher ganz andere gewesen sind. Und wenn man endlich die Expropriation in Anwendung bringen will, so ist die Sache doch nicht so einfach, als man sich dieselbe vorstellt. Es ist gewiss, dass, wenn es das allgemeine Beste erheischt, die Nordbahn expropriirt werden kann; ebenso gewiss aber ist es, dass zur Durchführung erst ein Expropriationsgesetz gemacht werden und dass dieses die Schöpfung des Expropriationserkenntnisses dem Ministerium und die Feststellung der Entschädigungssumme den Gerichten übertragen müsste. Da würde sich der sonderbare Fall ergeben, dass dieselbe Behörde, welche in dem vorliegenden Uebereinkommen in kompetenter Weise die Leistungen über die Wahrung des allgemeinen Besten festgestellt hat, dann die Expropriation aussprechen sollte, ungeachtet sich die Nordbahn diesen Bedingungen unterworfen hat. Was aber die staatsfinanziellen Interessen an der Verstaatlichung betrifft, so können dieselben weder nach dem bestehenden Gesetze noch nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen eine Expropriation rechtfertigen, und es ist wohl wünschenswerth, dass man den Oesterreichischen Kaiserstaat nicht dem Vorwurfe aussetze, dass eigens ein Gesetz gemacht wurde, um einer Gesellschaft ihr Eigenthum wegzunehmen, weil der Staat aus dem Fortbetriebe einen grösseren finanziellen Vortheil zu erzielen hofft, als ihm die Gesellschaft für die Konzessionsertheilung zu zahlen bereit war. Er habe daher wesentliche Bedenken gegen die Verstaatlichung und auch dagegen, dass man die Nordbahnfrage so zuspitzt, dass daraus für den Stadt Verlegenheiten entstehen können.

Obmann Freiherr v. G ö d e l - L a n n o y liess hierauf die einzelnen Paragraphen des Uebereinkommens verlesen mit der Anfrage, ob und welche Anträge zu denselben gestellt werden.

Dies war erst beim § 7, welcher gleichzeitig mit Artikel 2 des Gesetzes nach der Fassung des Subkomitees zur Verhandlung gelangte, der Fall. Ueber diesen Paragraph entspann sich eine längere Debatte, in welcher die meisten Redner die schon in der Generaldebatte erhobenen Bedenken gegen die grossen Unklarheiten der Stilisirung dieses wichtigen Punktes des Uebereinkommens geltend machten.

Abg. Dr. H e r b s t führte den Nachweis, dass diese zahlreichen Unklarheiten der Textirung sowohl für die Staatsverwaltung als auch für die Nordbahngesellschaft grosse Nachtheile in sich bergen. Was namentlich die Nordbahngesellschaft betreffe, so erscheine dieselbe durch die Unklarheit der Bestimmungen der Willkür des jeweiligen Handelsministers preisgegeben, der unter Umständen der Nordbahnverwaltung zumuthen könnte, für bestimmte politische Zwecke irgend etwas zu leisten, falls sie sich nicht gezwungen sehen wollte, zu Tarifen zu fahren, welche in einem bestimmten Jahre eventuell die Erreichung der Gewinnstgrenze unmöglich machen würden. Redner wies dann nach, dass die Unklarheiten des § 7 auch die Frage des Reservefonds, die Dotirung desselben, die Frage des Ueberganges des Eigenthumsrechtes an demselben an die Nordbahn und die Frage der Amortisirung betreffen. Es sei überhaupt ein Fehler, dass man die ganze Frage vom Standpunkte der Tarife beurtheilen wolle, und es zeige sich das sonderbare, dass man bald die Behauptung zu hören bekommt, das Erträgniss habe sich bei der Herabsetzung der Tarife, und das anderemal die Behauptung, das Erträgniss werde durch die Herabsetzung der Tarife nicht gesteigert. Während jüngst Sektionschef v. Czedik erklärt habe, die Einnahmen der Staatsbahnen seien durch die Herabminderung der Tarife bedeutend gestiegen, habe der Referent über die Nordbahnvorlage, Abg. Bilinski, wieder die Behauptung aufgestellt, dass durch die Herabminderung der Tarife bei der Nordbahn ein Ausfall in den Einnahmen zu erwarten sei. Man möge daher nicht allein die Tariffrage in den Vordergrund stellen.

Abg. S c h a u p tritt gleichfalls für eine klarere Fassung des Uebereinkommens ein und regt die Frage der Partizipirung des Staates an einem höheren Reingewinne an. Wenn die Verstaatlichung der Nordbahn nicht erfolgt, dann sollte diese Partizipirung an dem Reingewinne in das Uebereinkommen aufgenommen werden, und er glaube, es wäre Sache des Subkomitees gewesen, wenn schon eine Gewinnstgrenze von 105 fl. festgesetzt wird, auch einen Vorschlag zu machen, wie ein Gewinn über diese Grenze hinaus zwischen der Bahnverwaltung und der Staatsverwaltung getheilt werden solle.

Abg. T i l s c h e r, der den Standpunkt der Verstaatlichung vertritt, erklärt, wenn schon von der Idee der Verstaatlichung Umgang genommen werden sollte, so betrachte er die Partizipirung des Staates an einem höheren Reingewinne der Bahn als die einzig mögliche Remedur. Doch ist er der Ansicht, dass dann als Maximalgrenze des Gewinnes eine Summe unter der vom Subkomitee vorgeschlagenen von 105 fl. angenommen werden müsste.

Abg. Dr. R u s s bespricht gleichfalls die zahlreichen Unklarheiten in den Bestimmungen des § 7 des Uebereinkommens.

Regierungsvertreter Hofrath W i t t e k sucht einige der von den Vorrednern erhobenen Bedenken gegen einzelne Bestimmungen des § 7 zu entkräften und betont insbesondere, dass, wenn die Nordbahn bezüglich der Lokalbahnen einen neuen Kapitalsaufwand benöthige, dies auf die Dividendenfrage, von welcher im § 7 die Rede ist, keinen Einfluss übe.

Abg. S c h w a b entgegnet, dass diese Erklärung des Regierungsvertreters im Widerspruche mit den Bestimmungen des § 7 des Uebereinkommens stehe, weil in demselben davon die Rede ist, dass die Amortisation der Prioritäten, welche in Zukunft ausgegeben werden sollen, auch als Abzugspost in der Bilanz erscheinen dürfen.

Regierungsrath L a n g e weist darauf hin, dass darin kein Widerspruch enthalten sei, wenn in einem Falle behauptet werde, dass eine Herabminderung der Tarife eine Erhöhung des Verkehrs herbeiführe, und in einem andern Falle von der Herabminderung der Tarife eine Verminderung des Verkehrs in Aussicht gestellt wird. Denn diese Frage sei bei den verschiedenen Bahnen verschieden zu beurtheilen. Die Herabsetzung der Tarife würde beispielsweise bei Bahnen, welche einen starken Touristenverkehr oder Lokalverkehr haben, immer eine Verkehrssteigerung herbeiführen.

Zum Schlusse der Debatte erklären die Abgeordneten Dr. H e r b s t und S c h a u p, dass es ihnen fernliege, positive Anträge zu stellen, sondern dass sie nur die Absicht hatten, im Ausschusse zur Klarstellung des § 7 verschiedene Anregungen zu geben. Abg. Dr. H e r b s t betont ausdrücklich, dass die Fassung des § 7 so unklar sei, dass es wohl schwer halten würde, dieselbe zu verbessern.

Referent B i l i n s k i erklärt, er könne sich über die einzelnen von den Rednern vorgebrachten Anregungen nicht definitiv aussprechen und er halte es für das richtigste, dieselben an das Subkomitee zur neuerlichen Berathung zu leiten. Er wolle veranlassen, dass das Subkomitee über dieselben in kürzester Frist entscheide.

In Folge dieser Erklärung des Referenten wurde die Debatte über § 7 abgebrochen und die Sitzung geschlossen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Lokalbahnwesen in Oesterreich.

Seit dem Jahre 1877, wo die erste Lokalbahn von Ellbogen gebaut und seit dem Jahre 1880, wo das Lokalbahngesetz geschaffen wurde, haben sich die Lokalbahnen zwar stetig, aber doch nicht in dem erhofften Masse vermehrt. Zu den bis zum Schlusse des Jahres 1884 konzessionirten ca. 1 600 km kommen noch ca. 500 km, für welche die Konzession noch angesucht wird. Dieser doch nur langsame Fortschritt ist dem schleppenden Geschäftsgange beizumessen, welcher vom Tage des Ansuchens bis zu dem der Ertheilung der Konzession so viele Zeit in Anspruch nimmt. Zwei Monate werden mindestens zur Erlangung der Vorkonzession benöthigt; drei Monate benöthigen die Projektarbeiten, drei Monate vom Tage der Einreichung des Gesuches um Tracenrevision bis zur Vollendung derselben, drei Monate die Konzessionswerbungen, dann wieder ein paar Monate zur politischen Kommission, also beansprucht die formelle Erledigung auch der „kleinsten Bahn" mindestens ein Jahr, ein Zeitraum, der schon manches gute Projekt zum Scheitern brachte. Welchen Schwankungen unterliegt nicht die „Geldfrage" in dem Zeitraum eines Jahres! Dass sich viel Zeit durch die Vereinfachung des Verfahrens erzielen liesse, bedarf keines Beweises. Die Strassenresp. Städtebahnen mit Dampfbetrieb, welche die Bahnhöfe grösserer Städte mit den bedeutenderen Industrieetablissements derselben derart in Verbindung setzen sollen, dass die Zu- und Abstreifung der für dieselben bestimmten, respektive von denselben zu expedirenden Güter direkt in den Eisenbahnwagen erfolgen kann, haben in Oesterreich noch nicht die rechte Würdigung gefunden. Solche Bahnen bestehen in Ungarn derzeit bereits in Grosswardein, in Debreczin und in Szegedin. Dieselben verkehren mit 3 bis 4 beladenen Lastwagen anstandslos in den Strassen der Stadt mit rauchverzehrenden Lokomotiven von waggonähnlicher, möglichst unauffälliger Form, und hat deren Verkehr die Vorurtheile, welche gegen den Dampfbetrieb im Innern der Städte hier und da noch bestehen, als gänzlich unbegründet erscheinen lassen. Aber auch die Rentabilität dieser bescheidenen Unternehmungen, welche zumeist auch den Personenverkehr mit Pferdebetrieb vermitteln, soll eine ganz entsprechende sein, so dass zu hoffen ist, dass die grösseren Städte der Monarchie successive in den Besitz ähnlicher praktischer Verkehrseinrichtungen gelangen werden.

Die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen.

Ueber die diesfällige Gesetzesvorlage fand im Eisenbahnausschusse des Abgeordnetenhauses eine lebhafte Debatte statt. Der Gesetzentwurf ermächtigt die Regierung im Art. 1, den zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln für die Staatsbahnen erforderlichen Betrag von 3 403 000 fl. in der Weise zu beschaffen, dass das benöthigte Kapital mit fünf Prozent verzinst und in fünf gleichen Jahresraten vom 1. Januar 1886 angefangen, getilgt wird, während der Art. 2 die weitere Ermächtigung enthält, zum successiven Ankauf von 971 Stück bis zur Eigenthumserwerbung leihweise in Benutzung der Staatsbahnen zu nehmenden Wagen zwei Millionen derart zu verwenden, dass dieser Kaufpreis gleichfalls in fünf gleichen Jahresraten vom 1. Januar 1886 angefangen, gezahlt wird. Nachdem der Referent schliesslich die Mittheilung machte, dass die Regierung zwar den Art. 2, welcher sich auf das bereits bei dem Pensionsfonds der Staatsbahnen zum Behufe der Anschaffung von Waggons aufgenommenen Anlehen bezieht, aufrecht erhalten wolle, jedoch mit Rücksicht auf die Bedenken, welche von verschiedenen Seiten geltend gemacht wurden, bezüglich des Art. 1 eine Modifikation eintreten zu lassen geneigt sei und statt eine weitere Operation mit dem erwähnten Pensionsfonds durchzuführen, bei der Oesterreichischen Bodenkreditanstalt eine Anleihe in der erforderlichen Höhe von 3,4 Millionen aufzunehmen beabsichtige, wurde die Regierungsvorlage unverändert angenommen. Weiter gelangte die Resolution Dr. Schaup's zur Annahme, durch welchen die Regierung aufgefordert wird, das Statut des Pensionsfonds in dem Sinne einer Revision zu unterziehen, dass genaue Bestimmungen über die Fruktifizirung des Fondsvermögens in dasselbe aufgenommen werden.

Anträge, betreffend die Nordbahnvorlage.

Das Subkomitee des Eisenbahnausschusses hat seine frühern Anträge wesentlich modifizirt. Es wird nämlich nach der neuen Formulirung das Tarifbestimmungsrecht des Staates genauer präzisirt und zugleich dessen Betheiligung am Reingewinne für das ganze Eisenbahnnetz der Nordbahngesellschaft genau festgestellt. Diese Vorschläge sollen von dem am 9. d. M. einberufenen Ausschuss diskutirt werden. — Dem Vernehmen nach soll der Ausschuss diese Anträge mit unwesentlichen Modifikationen angenommen haben; darüber referiren wir in der nächsten Korrespondenz. Sache des Plenums wird es wohl sein, dieses unglücklich stilisirte Labyrinth von Bestimmungen übersichtlicher zu formuliren, um künftigen Auslegungen und Streitigkeiten nach Möglichkeit zu begegnen.

Betriebseröffnungen und Einnahmen im Januar 1885.

Im genannten Monate wurden nachstehende Eisenbahnstrecken dem Verkehre übergeben: 1. die 58,50 km lange Vizinalbahn Szabadka (Maria-Theresiopel) - Baja der Königlich Ungarischen Staatsbahnen; 2. am 8. Januar die 20,2 km lange Eipelthalbahn - Strecke Gran - Nána - Csata der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft; 3. am 15. Januar provisorisch für den Frachtenverkehr die 1,37 km lange Theilstrecke Krasna - Wall. - Meseritsch der Lokalbahn Weisskirchen-Wall. - Meseritsch - Wsetin (Oesterreichische Lokaleisenbahngesellschaft). Ferner wurde am 20. Januar die am 6. Dezember 1884 für den Transitkohlenverkehr eröffnete Strecke Klostergrab-Moldau auch für den Lokalgüterverkehr und die Hietzing-Perchtoldsdorfer Lokalbahn (Dampftramway) am 15. Januar auch für den Frachtenverkehr eröffnet. Auf den Oesterreichisch - Ungarischen Eisenbahnen wurden im Monat Januar 1885 im ganzen 3 128 835 Personen und 5 725 872 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 18 654 319 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 857 fl. Im gleichen Monat 1884 betrug die Gesammteinnahme bei einem Verkehre von 3 090 853 Personen und 5 554 297 t Güter 18 493 357 fl. oder pro Kilometer 958 fl.; daher resultirt für den Monat Januar 1885 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen um 50 fl. oder 5,5 pCt. Das auf Grund der Einnahmen des Monats Januar 1885 für das ganze Jahr ermittelte kilometrische Erträgniss des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes beträgt 10 284 fl. und ist somit gegenüber dem auf Grund der Januar-Einnahmen 1884 mit 10 884 fl. berechneten kilometrischen Erträgnisse des Jahres 1884 um 600 fl. gleich 5,5 pCt. geringer.

Die Haftpflicht der Eisenbahnen.

In zwei Fällen, wo eine Bahnverwaltung beim Eisenbahn-Schiedsgerichte wegen der unterlassenen Retention einer Sendung und beim ordentlichen Gerichte wegen der Ausfolgung einer solchen an den Adressaten trotz der in beiden Fällen ertheilten Weisung des Aufgebers geklagt wurde, hat sowohl das erwähnte Fachgericht als der Oesterreichische Oberste Gerichtshof folgenden Grundsatz ausgesprochen: das im allgemeinen Handelsgesetze angeführte Vergehen der „löslichen Handlungsweise" in ihren civilrechtlichen Folgen — im Sinne der Beschlüsse der Nürnberger Konferenz — eine Transportanstalt nicht nur dann treffe, wenn diese, als Verfrachterin eines aufgegebenen Gutes, im vollen Bewusstsein der Vorschriftswidrigkeit oder Sträflichkeit (dolus) den Auftrag des Frachtenaufgebers unerfüllt lässt, sondern auch dann, wenn diese Nichtbeachtung des gegebenen Auftrages aus einer groben Fahrlässigkeit oder auffallenden Sorglosigkeit (lata culpa) der Bahnverwaltung oder ihrer Organe geschehen ist und dass sonach in beiden Fällen die betreffende Transportanstalt zur Ersatzleistung des vollen Schadens zu verhalten sei.

Die Oesterreichischen und die Rumänischen Eisenbahnen.

In den letzten Tagen haben der „N. Fr. Pr." zufolge hier Konferenzen der an dem Rumänischen Verkehre betheiligten Bahnverwaltungen stattgefunden, bei welchen sich, nach kaum erfolgter Austragung gewisser Instradirungsschwierigkeiten, neuerliche Differenzen über die Vertheilung der Frachtsätze ergaben. Diese Differenzen konnten bis jetzt nicht behoben werden und werden möglicherweise die Einführung der neuen Deutsch-Rumänischen Verbandstarife, insbesondere des vielbesprochenen Eisenbahntarifes, neuerdings in Frage stellen. Die Rumänische Tarifpolitik geht nämlich dahin, im Verkehre mit, respektive über Oesterreich-Ungarn hinaus von den sehr hohen Sätzen des Lokaltarifes der Rumänischen Bahnen, insbesondere für Transportgüter, keinerlei Ermässigungen zu gewähren und ausserdem die längere Rumänische Strecken enthaltenden Routen über Orsova und Roman gegen die Predealer Route zu bevorzugen. Dieses Bestreben führt bei der Divergenz der Interessen zu Störungen der direkten Verkehrsbeziehungen, und es gesellen sich zu den im Verkehre mit Rumänien schon vorhandenen handelspolitischen Schwierigkeiten auch noch solche auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

Tarife im Arlbergverkehr.

Zum Zwecke der Vereinbarung neuer Tarifsätze für den Arlbergverkehr auf Basis der von den Französischen Bahnen ausgearbeiteten und von der Französischen Regierung genehmigten Tarife, fanden hier mehrtägige Konferenzen des Süddeutsch-Oesterreichisch - Ungarisch - Französischen Eisenbahnverbandes statt, an welchem etwa 60 Vertreter der verschiedenen an dem Arlbergbahnverkehre betheiligten Bahnen theilnahmen. Auf Grund der zu Ende geführten Vereinbarungen werden nun die neuen Tarife für den Arlbergbahnverkehr ausgearbeitet. Der Rumänische Verkehr über den Arlberg wurde zwar auch in Verhandlung gezogen, doch konnte wegen der von den Rumänischen Vertretern gestellten unannehmbaren Bedingungen kein Resultat erzielt werden.

Aufgabe von Privatdepeschen durch Vermittelung der Kondukteure bei den Zügen.

Da es zuweilen vorkommt, dass Reisende bei den Zügen Privattelegramme aufzugeben haben und dabei genöthigt sind, die Vermittelung des Zugpersonals in Anspruch zu nehmen, hat eine Eisenbahnverwaltung eine Reihe von die Aufgabe, Taxirung und Beförderung von Privatdepeschen betreffenden Bestimmungen aufgestellt, mit welchen sich die Zugführer und Revisionskondukteure vertraut zu machen haben, damit dieselben in der Lage sind, vorkommenden Falles den Passagieren über die Depeschenaufgabe und über die Depeschengebühren strikte Auskünfte ertheilen zu können und die Aufgabe der Telegramme, welche auf Wunsch der Reisenden vom Kondukteur zu besorgen ist, in der Station, selbst bei geringem Zugsaufenthalte, rasch und prompt erfolgen könne.

Verkehr und Handel der Bronzezeit.

Ueber dieses Thema hielt Professor Woldrich im Eisenbahnklub einen interessanten Vortrag. So weit ab auch derartige Forschungen vom Berufe des Eisenbahnfachmannes liegen, so sind doch solche Rückblicke in eine längst entschwundene Vergangenheit recht anziehend. Durch eine reiche Kollektion von Bronzen unterstützt wies der Vortragende nach, wie dieselben nach dem Zeugnisse des im 5. Jahrhundert vor Christi lebenden Herodot bereits im früheren Jahrhundert bei den Massageten gefunden wurden, mit welchen Gegenständen auch ein für die damalige Zeit lebhafter Handel stattfand. Einen weiteren Gegenstand derselben bildete der Bernstein, welcher, wie die Bronze, zur Fabrikation von Schmucksachen diente. Dieselben wurden durch Etruskische und Phönizische Handelschiffe weit verbreitet, welche auch den Verkehr mit Salz vermittelten. Zum Schlusse dankte der Vorsitzende für die gegebenen Anregungen aus prähistorischer Zeit, welche sowohl den Verstand als die Phantasie lebhaft beschäftigen können.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Das Steigen des Goldagios erzeugt eine hochgradige Verstimmung an der Börse, welche durch das Flüssigwerden des Märzkoupons im Betrage von ca. 17,8 Millionen Gulden, die zumeist dem Anlagemarkte zufliessen, nicht paralysirt wurde. Es sind vornehmlich Südbahn (139,80), Staatsbahn (307), dann die verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Staatsbahnen, welche von der Werthdifferenz besonders betroffen werden. Obzwar des Deutschen Zolles wegen ein grosser Theil des Russischen Roggens über die Carl-Ludwigbahn gehen wird, so wich sie doch auf 269; Nordwestbahn (173,75) und Elbethal (179,75) litten unter der flauen Tendenz. Nur Nordbahn avancirte (2485) infolge des Bekanntwerdens der neu formulirten Anträge des Subkomitees.

Aus Bayern.

(Schluss.)

Finanzielle Ergebnisse.

⊙ Einnahmen: Aus dem Personen- und Gepäckverkehr 24 544 396,9 *M.* (1882 25 208 491,12 *M.*), aus dem Güterverkehr 57 483 545,89 *M.* (1882 56 225 726,95 *M.*), Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu gunsten Dritter 1 758 860,67 *M.* (1882 2 247 713,71 *M.*), Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln 5 191,99 *M.* (1882 5 116,64 *M.*), Erlöse aus Veräusserung von Mobilien 1 354 331,79 *M.* (1882 1 448 256,12 *M.*), verschiedene sonstige Einnahmen 977 661,64 *M.* (1882 927 531 7 *M.*), Summa der Betriebseinnahmen 86 123 988,7 *M.* (1882 86 062 835,61 *M.*).

Ausgaben: Besoldungen 14 112 216,54 *M.* (14 006 031,87 *M.*), andere gewöhnliche Ausgaben 937 449,7 *M.* (9 611 006,37 *M.*), allgemeine Kosten 2 293 560,32 *M.* (2 239 692,81 *M.*) Kosten der Unterhaltung der Bahnanlagen 4 338 708,24 *M.* (3 904 764,81 *M.*), Kosten des Bahntransportes 9 645 539,50 *M.* (9 394 537,53 *M.*), Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 4 184 820,68 *M.* (4 311 538,66 *M.*), Kosten für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen 314 052,51 *M.* (117 917,11 *M.*), Kosten für Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten 1 080 223,56 *M.* (1 006 785 40 *M.*), Kosten für Benutzung fremder Betriebsmittel 222 263,28 *M.* (156 784,93 *M.*), in Summa 46 128 833,70 *M.* (44 809 059,49 *M.*).

Es betrugen: Die Einnahmen 86 123 988,07 *M.* (1882 86 062 835,61 *M.*), mehr 61 152,46 *M.*, die Ausgaben 46 128 833,70 *M.* (44 809 059,49 *M.*), mehr 1 319 774,21 *M.* Der Einnahmenüberschuss 39 995 154,37 *M.* (41 253 776,12 *M.*), sohin pro 1883 weniger 1 258 621,75 *M.*

Werden von den in der Uebersicht vorgetragenen Summen der Einnahmen zu 86 123 988,07 *M.* die Vergütungen für verpachtete Bahnstrecken in Abzug gebracht mit 1 242 721,62 *M.*, so verbleiben eigentliche Betriebseinnahmen 84 881 266,45 *M.* mit einem Ueberschuss von 39 995 154,37 *M.* = 46,44 pCt. der Einnahmen und 4,29 pCt. der von Kommunen und Privaten gebauten Bahnen; endlich = 9 247 *M.* auf 1 km der durchschnittlichen Eigenthumslänge von 4 325,38 km. Die gewöhnlichen Ausgaben betrugen 24 049 665,61 *M.* = 53,04 pCt. der Gesammtausgaben ausschliesslich des Pachtzinses. Anlangend die Verwendung der Betriebsüberschüsse ist zu berücksichtigen, dass nach den in Bayern bestehenden Bestimmungen die Pensionen der pragmatischen Beamten und deren Relikten aus allgemeinen Staatsfonds bestritten werden, während der Aufwand für Verzinsung und Amortisation der von Kommunen und Privaten gebauten Bahnen in der Form von Bahnpachtzinsen in der Eisenbahn-Betriebsrechnung zu verausgaben ist. Es sind deshalb, um die von der Eisenbahnverwaltung abzuliefernde Summe zu erhalten, dem oben ausgezeigten Ueberschusse 39 995 154,37 *M.* hinzuzurechnen. Die in der Uebersicht bei den Ausgaben vorgetragenen Pensionen und Sustentationen der pragmatischen Beamten mit 167 854,88 *M.*, dann die Pensionen und Alimentationen der Relikten von pragmatischen Beamten 80 475,48 *M.*, giebt Summa 40 243 484,73 *M.* Dagegen haben in Abgang zu kommen die erwähnten Bahnpachtzinsen, welche zur Verzinsung und Amortisation der von Kommunen und Privaten gebauten Bahnen zu verwenden sind und zwar zur Verzinsung 1 208 402,80 *M.*, zur Amortisation 418 591,50 *M.*, sohin in Summa 1 626 994,30 *M.*, verbleibt 38 616 490,43 *M.*, hiervon wurden verwendet zur Verzinsung und Verwaltung der Staatseisenbahnschuld 37 369 893,62 *M.*, zur Ablieferung an die allgemeinen Staatsfonds 246 596,81 *M.*, Summa wie oben 38 616 490,43 *M.* Der Geldwerth der am Schlusse des Jahres 1883 vorhanden gewesenen Materialien bezifferte 8 721 862,55 *M.* Das Mobiliarinventar, exkl. des Fahrmaterials, repräsentirte am Schlusse des Jahres 1883 einen Geldwerth von 11 067 933,2 *M.*

Der Versicherungsfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen gegen Beschädigung von Mobiliarwerthen durch Brand und sonstige Unglücksfälle schliesst ab mit 4 196,55 *M.* Einnahmen, dagegen keine Ausgaben. Der Gesammtbetrag des Vermögens ist 106 196,55 *M.*

Die Bilanz 1883 ist folgende: Einnahme. Baukonto: das Baukapital betrug für die Staatsbahnen Ende des Vorjahres 893 507 631 *M.*, und Ende des laufenden Jahres 1883 907 186 768 *M.*, es kommen demnach pro 1883 hier als Einnahme zur Verrechnung 13 679 137 *M.* Betriebskonto: Die Einnahmen betrugen nach der Eisenbahn-Betriebsrechnung und zwar die Eisenbahngefälle 8 202 794 *M.*, die übrigen Einnahmen 6 113 505 *M.*, zusammen 88 142 447 *M.* Zuschuss aus anderen Staatsfonds. Summa der Einnahme 101 821 584 *M.*

Ausgabe: Für das Jahr 1883 kommt als Ausgabe in Rechnung für Aufsicht und Verwaltung 1 098 052 *M.*, für Bahnkörper und Schienenlage 9 072 280 *M.*, für Bahnhöfe und Stationsgebäude mit Thelegraphen 1 452 133 *M.*, Fahrmaterial 2 056 672 *M.*, zusammen 13 679 137 *M.* Betriebskonto: Die Betriebsausgaben betrugen 49 525 957 *M.*, die Ausgaben für Verzinsung und Verwaltung des Baukapitals 37 369 897 *M.* Der Rest wurde an die allgemeinen Staatsfonds abgeliefert mit 1 246 596 *M.*, Summa der Ausgabe 101 821 584 *M.*

Unfälle beim Eisenbahnbetriebe: Es sind vorgekommen 108 Entgleisungen; 18 Zusammenstösse; 778 sonstige Unfälle, ausserdem kamen vor 17 Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn durch Erd- und Felsrutschungen, Schneeverwehungen, Ueberfluthungen etc. Bei sämmtlichen Unfällen verunglückten Reisende: 1 getödtet, 14 verletzt, Bahnbedienstete und Bahnarbeiter in Dienst: getödtet 12, verletzt 493, bei Nebenbeschäftigungen wurden verletzt 218. Dritte Personen in Folge eigener Unvorsichtigkeit beim Besteigen und Verlassen der Fahrzeuge oder beim Betreten der Bahn wurden getödtet 29, verletzt 28, hiernach Personen im ganzen getödtet 42, verletzt 753. Ausserdem wurden 19 Personen getödtet, bei welchen selbstmörderische Absicht angenommen werden konnte, verletzt 1, ausser Dienst Bahnbedienstete getödtet 5, verletzt 244, im Werkstättebetrieb Bahnbedienstete resp. Werkstättearbeiter verletzt 344.

Im Tarifwesen haben sich Aenderungen ergeben und zwar: im Güterverkehr wurden umgearbeitet 14 Tarife, neue kamen zur Einführung 5.

Bei den 15 Vizinalbahnen sind zu verzeichnen an Ausgaben: 480 701,81 *M.* und zwar verblieben nach Abgleichung der Einnahmen mit den Ausgaben bei 12: 248 107,47 *M.* Mehreinnahmen, bei 3 (Siegelsdorf-Langenzenn, Georgensgmünd-Spalt und Neustadt-Windsheim) Mehrausgaben 8 174,73 *M.*, nachdem sich die Interessenten von 14 Vizinalbahnen für die Anwendung der Bestimmungen in Art. 2 des Gesetzes vom 28. April 1882 — die Behandlung der bestehenden Vizinalbahnen und den Bau von Sekundärbahnen betreffend — erklärt und demnach die vollen Aufwand für die Erdarbeiten zurückvergütet erhalten hatten, waren Antheile an den Betriebsüberschüssen nicht mehr hinauszuzahlen. — Von den Betriebsüberschüssen der Vizinalbahn Immenstadt-Sonthofen zu 44 683,6 *M.* war der Gemeinde Sonthofen der ihr nach Art. 4 des allegirten Gesetzes zukommende Antheil mit 13 268,75 *M.* hinauszuvergüten, während der Rest mit 31 414,31 *M.* der Staatskasse verblieb.

Die zum Vollzug des bahnärztlichen Dienstes Anfangs des Jahres 1883 aufgestellten 194 Bahnärzte wurden durch die Eröffnung der Strecke Landshut-Neumarkt a/R., sowie zur Ermöglichung einer zweckmässigen Bezirkseintheilung um 5 vermehrt, so dass am Schlusse des Jahres 1883 199 Bahnärzte in 208 Bezirken thätig waren. Die Zahl der zur freien ärztlichen Behandlung berechtigten Personen der Eisenbahnbetriebsabtheilung und der Bodensee-Dampfschifffahrt betrug 1883 18 607 (1882 18 415), von diesen erkrankten 10 362 (1882 10 147). Die Gesammtzahl der Krankentage war 178 080 (1882 167 234).

Anstalten zum Wohle der Beamten und Bediensteten: Allgemeiner Pensionsfonds für das nicht pragmatisch angestellte Personal der Königlichen Verkehrsanstalten. Einnahmen 1 401 154,69 *M.*, Ausgaben 1 384 154,41 *M.*, Aktivrest 17 000,28 *M.*, Gesammtvermögensstand 4 804 068,87 *M.*

Unterstützungsfonds der Betriebsabtheilung. Einnahmen 122 966,68 *M.*, Ausgaben 105 502,76 *M.*, Aktivrest 17 463,92 *M.*, Gesammtbetrag des Vermögens 954 278,19 *M.*

Pensionsverein der Bediensteten der Kategorien D III und IV. Einnahmen 136 054,33 *M.*, Ausgaben 135 929,01 *M.*, Aktivrest 125,32 *M.*, Vermögensstand 580 625,32 *M.*

Krankenkasse der Werkstättenarbeiter der Staatseisenbahnen. Einnahmen 56 895,28 *M.*, Ausgaben 59 601,3 *M.*, Passivrest 2 705,75 *M.*, Vermögensstand 22 291,25 *M.*

Arbeiter-Invalidenfonds der vormaligen Bayerischen Ostbahnen. Einnahmen 21 770,52 *M.*, Ausgaben 18 766,1 *M.*, Aktivrest 3 004,51 *M.*, Gesammtbetrag des Vermögens 87 339,75 *M.*

Zusammenstellung der finanziellen Ergebnisse der sämmtlichen Verkehrsanstalten für das Jahr 1883 gegenüber den Budgetansätzen der 16. Finanzperiode:

Verkehrsanstalten	Brutto- Einnahme *M.*	Brutto- Ausgabe *M.*	Mehr- Einnahme *M.*	Mehr- Ausgabe *M.*	Einnahme-Anschlag nach dem Budget aktiv, passiv *M.*	Gegen das Budget mehr *M.*
Eisenbahn	88 142 447	49 525 957	38 616 490	—	+ 33 797 348	+ 4 819 142
Post und Telegraph	12 331 955	11 486 987	844 968	—	+ 824 401	+ 20 567
Ludwig-Kanal	111 917	289 381	—	177 467	— 203 119	+ 25 655
Bodensee-Dampfschifffahrt	615 716	358 040	257 676	—	+ 196 931	+ 60 745
Summa	101 202 035	61 660 365	39 719 134	177 464	+ 34 615 561	+ 4 926 109

Nach Abzug der Mehrausgabe von 177 464 ℳ bleibt Mehreinnahme von 39 541 670 ℳ und gegen den Budgetanschlag zu 34 615 561 ℳ aktiv mehr 4 926 109 ℳ.

Dem statistischen Bureau der Königlichen Generaldirektion der Bayerischen Verkehrsanstalten gebührt für diese streng den Reichsvorschriften angepasste und eigenartig durchgeführte Arbeit, welcher 31, ein Zahlenmeer repräsentirende Beilagen beigegeben sind, sowohl von Sachverständigen wie Laien volle Anerkennung.

Sudanbahn.

Unter den verschiedenen Neuerungen beim Bau der projektirten Eisenbahn von Suakim nach Berber verdient auch die in Aussicht genommene nächtliche Beleuchtung der Baustelle Beachtung. Es sind zwei elektrische Beleuchtungseinrichtungen in Aussicht genommen, welche beim Vorstrecken des Gleises an den Kopf des fertigen Schienenweges gebracht werden. Jede derselben besteht aus einem kleinen Lokomotivkessel und einer Parson'schen schnelllaufenden Maschine mit einer Brush-Dynamomaschine für sechs Lampen mit allem Zubehör. Diese Maschinenanlage wird auf einem vierrädrigen besonderem Wagen montirt. Von der Dynamomaschine wird durch Kabel der Strom zu sechs Brush-Lampen geleitet, welche an tragbaren eisernen Dreifüssen von 10,5 m Höhe längs der im Bau befindlichen Kopfstrecke in Abständen von etwa 90 bis 100 m aufgehängt werden. Auf diese Weise gedenkt man die Ausführung erheblich zu beschleunigen, da die Unternehmer dann bei Nacht arbeiten und die niedrigere Temperatur der Nachtzeit für die Arbeit zweckmässig ausnutzen können, weil bei Tage im Sommer wegen der erdrückenden Hitze die Arbeiten zum Theil nicht ausgeführt werden können.

Ueber die in Aussicht genommene Druckrohrleitung längs der Bahn sei noch folgendes erwähnt: Das Wasser muss zunächst von Suakim an der Küste des Rothen Meeres entnommen werden und wird hier ein grosses Trinkwasserreservoir hergestellt, dessen Füllung durch Destillation von Seewasser oder durch Transportdampfer bewirkt werden soll, wie z. B. die Petroleumwerke in Baku ihr Trinkwasser durch Dampfer erhalten. Die Pumpstation in Suakim drückt das Wasser direkt auf 32 kg auf eine Höhe von 360 m. Hier drückt dann eine zweite Pumpstation das Wasser bis zur ersten Passhöhe, von wo es bis zur dritten Station herabläuft und von dieser bis zu der zweiten Wasserscheide gehoben wird. Von hier bis zum Nil liegt die Linie im Gefälle und es werden Wasserstationen an geeigneten Stellen angelegt werden.

Sobald unterwegs geeignetes Wasser angetroffen wird, sowie auch nach Erreichung des Nils wird man die kostbare Versorgung von Suakim aufgeben und die Versorgung von den geeigneten Zwischenpunkten aus betreiben. Die Leitung wird aus Schmiedeeisen von 6,2 mm Dicke bei 100 mm Lichtweite aus Stücken von 5 bis 6 m Länge hergestellt. Die Verbindungen werden durch äussere Schraubenmuffen von 12,5 cm Länge und 12,5 mm Stärke hergestellt, welche mit schwach konischem inneren Gewinde versehen sind. Jede Röhre und Muffe wird auf 125 Atmosphären probirt, ihr Arbeitsdruck beträgt 50—70 Atmosphären. In den ausgeführten Petroleum-Rohrleitungsröhren in Nordamerika beträgt der Druck bis zu 100 Atmosphären. Die Gesammt-Wassermasse, welche man täglich der Linie entlang brauchen wird, ist auf 600 000 bis 700 000 l angenommen. Von dem Gelingen dieser Wasserversorgung dürfte jeglicher militärische Erfolg in der Richtung von Suakim nach Berber abhängen und jeder technische Mangel derselben kann für die operirende Armee verderblich werden.

(„Engineering“ 6. März 1885.) R. B.

Mit Bezug auf die Suakim-Berber Eisenbahn wird übrigens der „Morning Post“ aus Korti geschrieben:

Auf Grund der bisherigen Erfahrungen über die Zeit, welche die Anlegung einer nur 10 Meilen langen Eisenbahnstrecke erfordert, wird es gut sein, wenn in England betreffs irgend eines unverzüglichen militärischen Vorrückens vermittelst der Suakim-Berber Eisenbahn keine unbilligen Erwartungen gehegt werden. Obwohl schliesslich die Eisenbahn eine grosse Wirkung bei der Pazifizirung des Sudan haben muss, und, wenn fertiggestellt, unzweifelhaft von strategischem Werthe sein wird, so darf man sich auf die Linie als Mittel zum Vormarsch während des kommenden Herbstes durchaus nicht verlassen. Selbst mit Berber in unserm Besitz, könnte die Bahn von dort nach Suakim nicht in einem Jahre gelegt werden, und so lange Berber in den Händen des Feindes bleibt, kann diese Bahn überhaupt nicht gebaut werden. Wir dürfen jetzt nicht auf die Beförderung von Truppen zur Eroberung von Berber durch eine Eisenbahn rechnen, welche die Einnahme von Berber erfordert, ehe sie fertiggestellt werden kann.

Litteratur.

Oesterreichische Eisenbahngesetze. Sammlung der auf das Eisenbahnwesen bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Judikate, herausgegeben von Dr. Victor Röll. Wien, 1884. Manz'sche K. K. Hof-, Verlags- und Universitäts-Buchhandlung. Preis 10 fl. Oe. W.

Das vor kurzem ausgegebene Schlussheft der in 10 Lieferungen erschienen en Sammlung giebt erst einen vollkommen klaren Ueberblick über die Bedeutung und den Werth dieses Werkes, welches unbestreitbar dem besten beigezählt werden kann, was in neuester Zeit auf dem Gebiete der Eisenbahnlitteratur geschaffen worden ist.

Das Dr. Röll'sche Werk ist nicht eine einfache Sammlung von Gesetzen, Verordnungen und Judikaten, sondern ein vollständig durchdachtes, das ganze grosse Gebiet des Eisenbahnwesens umfassendes Oesterreichisch-Ungarisches Rechtsbuch.

Dasselbe zerfällt in vier systematisch geordnete Theile.

Der I. Theil umfasst nebst den allgemeinen, das Gesetzgebungsrecht in Eisenbahnsachen regelnden Vorschriften den Eisenbahnbau, als: Eisenbahnbehörden, Konzessionirung, Expropriation, Zufahrtsstrassen, Brückenbau u. s. w., und behandelt ausführlich die Vorschriften über Eisenbahnbücher und Eisenbahn-Hypothekenwesen. Der II. Theil, welcher dem Betriebe gewidmet ist, erörtert die Eisenbahn-Betriebsordnung, bespricht die Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen für die beim Verkehre sich ereignenden Unfälle und führt die polizeilichen und strafgesetzlichen Vorschriften an, welche im Interesse eines sicheren und ungestörten Betriebes der Eisenbahn erlassen wurden. Auch werden die Vorschriften für den Verkehrsdienst und die Militärvorschriften der Eisenbahnen mitgetheilt. Der III. Theil behandelt das Frachtgeschäft, giebt den Wortlaut des Betriebsreglements wieder unter Angabe der in Beziehung auf dasselbe ergangenen Oesterreichischen Präjudizien, enthält die Vorschrift über den Transport einzelner besonderer Frachtgüter, über das Sanitätswesen, die Tarifvorschriften, das Zollverfahren und schliesst mit der Besprechung der Hilfsgewerbe der Eisenbahnunternehmungen. Der IV. Theil des Werkes betrifft die Personalvorschriften, das Steuer- und Gebührenwesen (speziell dieser Abschnitt verdient besondere Beachtung) und endlich die Statistik und das Verrechnungswesen. — In allen Abschnitten des gediegenen Werkes sind nicht nur die Gesetze und zahlreichen Verordnungen sowohl der einzelnen Ministerien als anderer Behörden, sondern auch die einschlägigen Staatsverträge, Erlasse von Oesterreichischen, Ungarischen und ausländischen Behörden, überdies die einschlägigen gerichtlichen Erkenntnisse des Obersten Gerichtshofes, des Verwaltungs-Gerichtshofes, der Ober-Landesgerichte, der Handelsgerichte und des Bagatellgerichtes in Handelssachen aufgenommen.

Die Anordnung des Stoffes ist äusserst übersichtlich und unterscheidet sich hierdurch das Röll'sche Werk in vortheilhafter Weise von mancher ähnlichen Sammlung.

Die im letzten Hefte enthaltenen Gesetz- und Sachregister sind mit grösster Genauigkeit und Ausführlichkeit angelegt und erhöhen wesentlich die Brauchbarkeit des Werkes, welches für jeden Fachmann, welcher sich mit Oesterreichischem Eisenbahnrecht zu beschäftigen hat, ein geradezu unentbehrliches Handbuch bildet.

Es ist wohl nicht zu zweifeln, dass der Verfasser für seine mühevolle Arbeit jene Anerkennung finden werde, welche dasselbe vollauf verdient.

Transportdienst für Eisenbahnen von Sigismund Weill, Bureauvorstand der Oesterreichischen Nordwestbahn. A. Hartleben's Verlag in Wien, Leipzig. Preis 2 fl. 40 kr. = 4 ℳ.

Vorstehend erwähntes Handbuch giebt ein ebenso anschauliches, als auch dem Nichtfachmann verständliches Bild des Transportdienstes dieses wesentlichen Gliedes des Eisenbahnwesens und füllt eine längst gefühlte Lücke in der Bibliothek des Eisenbahnwesens auf das glücklichste aus.

Der Verfasser hat es verstanden, durch lichtvolle und klare Darstellung in einem verhältnissmässig kleinen Rahmen alles zusammenzufassen, was zum allgemeinen Verständniss dieses Dienstzweiges erforderlich ist.

Nach einer geistreich geschriebenen Einleitung, in welcher historische Rückblicke auf die Entwicklung des Transportwesens von seinem ersten Anfange bis auf die jüngste Zeit gegeben werden, legt er in ansprechender Weise und in gedrängter Kürze zunächst die gesetzlichen und reglementarischen Bestimmungen, sowie die Uebereinkommen der Eisenbahnverwaltungen bezüglich des Transportdienstes, dann die einschlägige Thätigkeit des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen dar, um hierauf zu dem eigentlichen Zwecke des Buches zu gelangen und den Gütertransport in seinen einzelnen Branchen, den Gepäcks-, Militär- und Thiertransport, den Reklamationsdienst, die Haftbestimmungen der Eisenbahnen und den Personentransport in allen Details zu behandeln und mit einer klaren Schilderung des internationalen Transportrechtes und der Zukunft des Transportdienstes zu schliessen.

Wir empfehlen dieses Buch nicht nur allen Eisenbahnbediensteten (besonders den im Transportdienste beschäftigten) als anregende Lektüre und Nachschlagebuch, sondern auch allen, die sich für das Eisenbahnwesen und seine vielfach gestalteten Formen interessiren.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Oberlausitz - Sächsischer Verband. In dem vom 15. Januar 1881 ab gültigen Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren treten die von der letzten Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen beschlossenen Aenderungen der Tarifvorschriften für Fahrzeuge und Vieh am 1. April 1885, insoweit jedoch dieselben eine Erhöhung herbeiführen erst mit dem 1. Mai 1885 in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 8. März 1885. (503)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(als geschäftsführende Verwaltung).

Der Verkehr von den Mecklenburgischen Stationen Güstrow, Rostock und Wismar, welcher im **Westdeutschen Eisenbahnverbande** z. Zt. via Hagenow-Lauenburg instradirt, wird vom 1. Mai cr. ab über Lübeck-Lauenburg geleitet werden.

Hannover, den 11. März 1885. (504)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Für den Transport von Schwerspath ab Eger nach Freiburg i/Bgau in Ladungen von 10 000 kg oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen tritt mit sofortiger Wirksamkeit ein Frachtsatz von 1,45 *M.* für 100 kg in Kraft.

Karlsruhe, den 10. März 1885. (505)
Generaldirektion.

Elbumschlagsverkehr Riesa - Elbkai-Nordwest - Böhmen. Mit Gültigkeit vom 15. März 1885 gelangt ein neuer Uebernahmetarif für den Elbumschlagsverkehr Riesa-Elbkai-Nordwest-Böhmen mit wesentlich ermässigten Frachtsätzen zur Einführung. Derselbe ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erhalten.

Dresden, am 9. März 1885. (506)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Im **Böhmisch - Sächsischen Kohlenverkehre** via Moldau sind folgende Frachtsätze zur Einführung gekommen:

Triebschitz-	Elster-	63,2
Holtschitz-Seestadtl-	werda	63,4
Wurzmes-	(S. St.-B.)	63,6

Mark pro 10 000 kg.

Dresden, am 7. März 1885. (507)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Station Donaueschingen (Bad. Staatsb.), welche bisher nur direkte Sätze für den Holzverkehr im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbande** hatte, wird mit den Stationen Dresden (Alt- und Neustadt), Elsterwerda, Gera, Görlitz, Kamenz, Leipzig (Bayer. und Dresd. Bhf.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Zeitz und Zittau in den direkten Güterverkehr für alle Tarifklassen einbezogen und zwar unter Anwendung der auf Seite 63 des Tarifheftes No. 3 des Sächsisch - Südwestdeutschen Verbandes vorgesehenen Entfernungen und der sich hiernach auf Grund der allgemeinen Kilometer-Tariftabellen berechnenden Frachtsätze. Ferner tritt eine Ermässigung der Entfernungen und Frachtsätze zwischen Elsterwerda und einzelnen Badischen Stationen und der Station Eberbach (H. L. B.) ein. Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 7. März 1885. (508)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staats-Eisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung

Nassau - Badischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit bis zum 15. April d. J. kommen die für Neckarau gültigen Tarifsätze, soweit dieselben niedriger als diejenigen für Mannheim, auch für letztere Station in Anwendung.

Die Sätze für Wiesbaden (Taunusbahnhof) gelten auch für Wiesbaden (Rhein-Bahnhof).

Näheres ist auf den Expeditionen zu erfragen.

Frankfurt a/M., den 7. März 1885. (509)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit 1. April l. J. treten die Nachträge XIV und XV zum Tarife für den **Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbandsverkehr** Theil II und III in Kraft. Durch dieselben wird die Station Oss der Niederländischen Staatsbahn in den Ausnahmetarif für den Transport von Margarin einbezogen und der Tarif für Budapest-Kelenföld ermässigt.

Exemplare dieser Nachträge können von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 9. März 1885. (510)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Zu unserm Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren ist ein Nachtrag VIII erschienen, enthaltend Aenderungen der Tarifvorschriften und Nebengebühren. Die Aenderungen treten mit dem 1. April d. J., soweit durch dieselben Erhöhungen herbeigeführt werden mit dem 20. April d. J. in Kraft. Alle Expeditionen ertheilen Auskunft.

Glückstadt, den 6. März 1885. (511)
Die Direktion.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 15. März d. J. wird für den Transport von Getreide in Wagenladungen à 10 000 kg zwischen Antwerpen (Bassins, Entrepôt und Sud Quais) transit, Stationen der Belgischen Staatsbahn und der Grossen Belgischen Centralbahn, einerseits und Inden, Station des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) andererseits über die Route Aachen- resp. Herbesthal-Eschweiler Aue ein ermässigter Frachtsatz von 9,55 Frcs. pro 1 000 kg in Kraft treten.

Köln, den 10. März 1885. (512)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Deutsch-Französischer, Bergisch-Märkisch-Belgisch-Französischer und Rheinisch - Köln - Minden - Belgisch - Französischer Güterverkehr. Der Artikel 22 der reglementarischen Bestimmungen der in vorstehend bezeichneten Verkehren in Kraft befindlichen Gütertarife erhält unter 3 für den Verkehr von Frankreich nach Deutschland folgende Fassung:

„In der Richtung von Frankreich nach Deutschland werden alle Sendungen, deren Werth 1,50 Frcs. pro Kilogramm übersteigt, von Amtswegen gegen Verlust und Beschädigung versichert.

Der Versender ist gehalten, den Werth des Gutes, dessen Ersatz er im Falle des Verlustes oder der Beschädigung beansprucht, auf dem Frachtbriefe an der dazu bestimmten Stelle in Buchstaben zu deklariren.

An Versicherungsprämie werden 10 Centimen für jede angefangenen 200 Franken des Werthes der Waare mit einem Minimalsatze von 50 Centimen erhoben."

Köln, den 10. März 1885. (513)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Staatsbahngüterverkehre Berlin- und Breslau-Erfurt. Die in den Gütertarifen für die oben genannten Verkehre bestehenden Transitsätze der Stationen Liebau, Seidenberg, Jägerndorf, Mittelwalde, Myslowitz, Oderberg, Oswiecim, Ziegenhals und Sosnowice finden vom 1. Mai cr. ab nur auf solche Sendungen Anwendung, welche in Ermangelung direkter Tarifsätze zwischen der Versand- und Adressstation auf einer der vorbenannten Uebergangsstationen umexpedirt werden.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 7. März 1885. (514)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 10. dieses Monats an werden für den Transport von Eiern in Sendungen à 5 000 und 10 000 kg von Eydtkuhnen transit nach den im Deutsch-Belgischen Gütertarife enthaltenen Stationen der Grossen Belgischen Centralbahn die Deutschen Schnittfrachten der Klassen A 1 und B (Schnittpunkt B Seite 31 des Tarifheftes III) auf 113,25 bezw. 101,38 Frcs. pro 1 000 kg ermässigt.

Köln, den 10. März 1885. (515)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-bahn. In dem vom 1. Februar d. Js. ab gültigen Heft 6 (Verkehr mit Baden) ist auf Seite 8 die Entfernung für Boevingen-Basel transit von 287 in 387 km und auf Seite 16 bei Useldingen - Bühl und Freiburg das Routenzeichen B. E. in B. K. berichtigt worden.

Köln, den 11. März 1885. (516)
Namens der betheiligten Verwaltungen
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Die im Staatsbahn-Gütertarif **Elberfeld-Erfurt** und **Thüringische Privatbahnen** bei den Stationen Immelborn und Wernshausen der Werrabahn ausgeworfenen Zuschläge von 5 bezw. 6 km werden für die Folge für den Versand von Fluss- und Schwerspath der vorgenannten Stationen bei Auflieferung von mindestens 10 000 kg oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen nicht mehr zur Berechnung gezogen.

Elberfeld, den 9. März 1885. (517)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in unserer Bekanntmachung vom 14. Februar cr. angekündigten neuen Frachtsätze für den direkten Güterverkehr zwischen **Lübeck L. B. B.** und Stationen der **Bayerischen Staatsbahnen** treten erst am 16. April d. J. in Kraft.

Hannover, den 9. März 1885. (518)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Oesterreichisch - Ungarisch - Schweizerischer Eisenbahnverband. Mit 15. März 1885 tritt das Heft 3, betreffend Theil III des Verbands-Gütertarifes in Wirksamkeit, wodurch direkte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten etc. von Stationen der Kaiser Ferdinands - Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Nordbahn und der Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Oesterr. Linien) nach der Schweiz zur Einführung gelangen.

Welche Tarife hierdurch aufgehoben werden, ist aus dem Titelblatte des betreffenden Tarifes zu ersehen.

Wien, am 2. März 1885. (519)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Eisenbahnverwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Im Verkehr zwischen Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz sowie Aussig - Landungsplatz und den nachstehend angeführten Stationen treten 3 Tage nach der im Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt erfolgten Publikation und unter Erfüllung der in demselben gestellten Bedingungen, bis zur tarifmässigen Einführung folgende Frachtsätze pro 100 kg im Refaktiewege in Kraft. Die Schleppbahngebühr ist in denselben nicht enthalten und wird separat mit 10 ₰ pro 100 kg berechnet.

(Fortsetzung nebenstehend.)

---

1. Stationen der Böhmischen Kommerzialbahnen.

	Mark pro 100 kg
Cerekvic-Trebovetic	1,20
Dymokur	1,03
Gutwasser	1,13
Horic	1,13
Jicin	1,17
Königstadtl	1,07
Krinec	0,99
Ronow-Woskorinek	0,93
Rozdalovic	1,03
Sadova-Dohalic	1,29
Taxis-Dobrovic	0,86
Unter Bauzen	0,77
Kopidlno	1,01
Liban	0,95

2. Stationen der Böhmischen Nordbahn.

Auzik	0,78
Bakov	0,58
Cakovic	0,86
Chrasterhof	0,86
Jungbunzlau	0,73
Kuttenthal	0,84
Liblic-Bisik	0,75
Mesik	0,80
Münchengrätz	0,72
Neratovic	0,75
Prag	0,83
Satalic	0,90
Stranov-Krnsko	0,77
Svijan-Podol	0,78
Vrutic	0,78
Vysocan	0,83

3 Stationen der K. K. Oest. Staatsbahnen.

a) Kaiser Franz-Josefbahn:

Beneschau	1,18
Budweis	1,82
Ourinowes	0,96

b) Mähr. Grenzbahn:

Mähr. Neustadtl	1,73
„ Schönberg	1,54
Sternberg	1,82

4. Station der Mähr.-Schlesischen Centralbahn.

Troppau	2,24

5 Stationen der priv. Oest.-Ung. Staatseisenbahngesellschaft.

Aussig	0,19
Auwal	0,93
Buchovic	0,91
Berkowitz-Melnik	0,58
Böhm. Brod	0,93
„ Trübau	1,56
Brünn	1,95
Bubenc	0,82
Bubna	0,83
„ (Unionbank)	0,83
Cerekvic-Böhm. Hruschau	1.61
Choltic	1,38
Chotzen	1,41
Dasik	1,40
Elbeteinitz	1,14
Grussbach-Schönau	2,21
Hermanmestec	1,42
Hohenmauth	1,54
Hohenstadt	1,66
Jensovic	0,62
Kaurim	1,28
Kolin	1,04
Kralup	0,70
Kromau	2,21
Laa	2,27
Libochovic	0,52
Libsic	0,73
Lieben	0,83
Littau	1,83
Lobositz	0,34
Moravan	1,40
Müglitz	1,74
Olmütz	1,87
Opocno	1,16
Pardubitz	1,40
Pecek	1,04
Porican	0,93
Plauen	1,22
Prag	0,83
Prelouc	1,24
Raitz	1,89
Raudnitz	0,46
Swojsic	1,31
Sadska	0,93
Theresienstadt	0,38
Uhersko	1,41
Velim	1,04
Wegstädtl-Hnevic	0,52
Weltrus	0,67
Welwarn	0,85
Zamrsk	1,48
Zasmuk	1,33

6. Stationen der Oesterreich. Nordwestbahn.

Adlerkosteletz	1,30
Altbunzlau	0,80
Aussig	0,19
Butowes-Tur	1,14
Caslau	1,13
Celakowitz	0,83
Cernozitz	1,25
Chlumetz	1,08
Chotebor	1,54
Chrast	1,54
Chrudim	1,45
Chwala-Pocernitz	0,83
Dobrenitz-Sirowatka	1,22
Dobrowitz	0,86
Doudleb	1,30
Dris	0,77
Goltsch-Jenikau	1,19
Gross-Wossek	0,96
Josefstadt-Jaromer	1,21
Kolin	1,04
Kostomlat	0,83
Königgrätz	1,25
Leitmeritz	0,38
Libitz	0,95
Libnowes	1,03
Lieben	0,83
Lissa	0,83
Melnik	0,60
Mstetitz	0,83
Neubydschow	1,08
Nimburg	0,83
Obora	1,08
Opatowitz	1,33
Pardubitz	1,40
Podebrad	0,91
Prag	0,83
„ (Anglobank)	0,83
Predmeritz	1,25
Schreckenstein	0,18
Sedletz-Kuttenberg	1,07
Statinan	1,45
Smidar	1,08
Smiritz	1,25
Tinischt	1.26
Wegstädtl	0,52
Wlkawa	0,86
Wostromer	1,08
Wschetat-Privor	0,69
Wisocan	0,83
Zizelitz	1,08

Im Verkehr mit Dresden-Elbkai erhöhen sich obige Frachtsäze um 0,35 ℳ pro 100 kg. Die im Elbeumschlagsverkehr für Rohzucker in einzelnen Relationen gewährten billigeren Frachtsätze bleiben hierdurch unberührt.

Wien, am 9. März 1885. (520)

II. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahn-Gesellschaft. Die am 1. April d. J. fällig werdenden Zinskoupons der von der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft ausgegebenen Prioritäts-Obligationen werden vom 1. k. M. an bei den Zahlstellen der Gesellschaft, nämlich

1. der Betriebskasse der Gesellschaft in Blankenburg a/H.,
2. der Deutschen Bank in Berlin,

3. der Braunschw.-Hannoverschen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. dem Bankhause von J. L. Eltzbacher & Co. in Köln,
5. dem Bankhause von Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

eingelöst werden.

Braunschweig, 1. März 1885. (521)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die am 1. April dieses Jahres fälligen halbjährlichen Zinsen unserer Prioritätsobligationen können gegen Einlieferung des Koupons No. 1. II. Serie über 7,50 *M.* bei folgenden Zahlstellen:

1. hierselbst bei unserer Hauptkasse,
2. in Berlin
   a) bei den Herren Born und Busse, Bankgeschäft, Behrenstrasse No. 31,
   b) bei den Herren Gebr. Guttentag, Bankgeschäft, Französische Strasse No. 1,
3. in Breslau bei der Breslauer Diskontobank Hugo Heimann & Co.

erhoben werden.

Die einzulösenden Koupons sind nach der Nummernfolge zu verzeichnen und ist ein zweites Verzeichniss beizufügen.

Schriftwechsel und Geldsendungen finden in der Regel nicht statt.

Poln. Wartenberg, den 7. März 1885.

Direktion. (522)

III. Generalversammlungen.

In Ausführung des § 3 des Vertrags, betr. den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat, berufen wir auf Sonnabend, den 21. März d. Js., Morgens 9 Uhr, in das Direktionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig eine

ausserordentliche Generalversammlung,

zu welcher sich die Herren Aktionäre nach Massgabe des § 32 der Statuten — soweit dies erforderlich — bis zum 18. d. Mts. durch Produktion der Aktien bei unserer Hauptkasse legitimiren wollen.

Tagesordnung:

Neuwahl des Aufsichtsraths.

Braunschweig, den 10. März 1885. (523)

Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.

F. W. Schöttler, Vorsitzender.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Breslau - Warschauer Eisenbahn. Wir beabsichtigen eine Partie alter Eisenschienen und Abfälle von Eisen- und Stahlschienen in verschiedenen Längen ab einer unserer Stationen im Wege des Meistgebots zu verkaufen.

Preisangebote sind bis zum 26. d. Mts., Nachmittags 4 Uhr, an die Unterzeichnete einzureichen, von der auch die Bedingungen und Nachweise gegen Einsendung von 0,50 *M.* bezogen werden können.

Poln. Wartenberg, den 9. März 1885.

Direktion. (524)

Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld. Die in unseren Werkstätten zu Witten, Elberfeld, Langenberg, Arnsberg und Siegen in dem Zeitraume vom 1. April 1885 bis Ende März 1886 sich ergebenden Materialien-Abfälle, als Eisen- etc. Drehspäne, Eisengussschrott, Schmiedeeisenschrott, Radreifen, alte Radgestelle, Kupfer-, Messing- und Stahlschrott, Abfälle von Zink, Leder, Gummi, Plüsch, Wagentuch, Hammerschlag, Schweissofenschlacken, Oelrückstände u. a. m. sollen im Wege des öffentlichen Ueberbietungsverfahrens verkauft werden.

Angebote hierauf sind schriftlich, frei und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf alter Werkstatts-Materialien etc." versehen bis Montag, den 16. März 1885, verschlossen an unser maschinentechnisches Bureau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der erschienenen Betheiligten erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Kanzlei-Vorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Zahlung von 50 ₰ das Stück von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 28. Februar 1885. (525)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 22. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. März 1885.

Ueber kombinirte Rundreisebillete.

Die Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs hat sich in der am 5/6. d. M. in Hamburg abgehaltenen Sitzung u. A. auch mit den Anträgen verschiedener Vereinsverwaltungen, betreffend die Abänderung einzelner Festsetzungen in den Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten, beschäftigt.

Wir sehen uns veranlasst, im Anschlusse an die in den Nummern 11—14 des laufenden Jahrgangs dieser Zeitung veröffentlichte Besprechung der im Schosse des Vereins bisher gepflogenen diesbezüglichen Verhandlungen uns schon jetzt und vor deren Perfektwerden mit diesen neuerlichen Beschlüssen zu befassen, weil in der periodischen Presse verbreitete, den thatsächlichen Verhältnissen nicht ganz entsprechende Mittheilungen über den Gegenstand leicht zu unerwünschten Missverständnissen seitens des betheiligten Reisepublikums Anlass geben könnten.

1. Was zunächst den Antrag, die kombinirbaren Rundreisebillete während des ganzen Jahres auszugeben, betrifft, so wurde zu dessen Begründung von einer Seite darauf hingewiesen, dass die Vereinsverwaltungen sich durch die Einführung dieser Billete dazu verstanden hätten, die ursprünglich nur für den Touristenverkehr bestimmten Fahrpreisermässigungen der Rundreisebillete jedermann zugänglich zu machen; thatsächlich werde die neue Einrichtung schon jetzt zu vielfachen anderen Reisezwecken benutzt, deren Förderung ebenso sehr im Interesse der Bahnverwaltungen, wie in jenem des öffentlichen Verkehrs liege. Es scheine kein Grund vorzuliegen, die dem Publikum gebotenen Vortheile auf die Monate Mai bis Oktober zu beschränken.

Ferner komme — wie von einer anderen Verwaltung bemerkt wurde — in Betracht, dass die neue Einrichtung von grossem Erfolge begleitet gewesen sei und dass von Anbeginn der Einführung derartiger Billete auf Oesterreichischen Vereinsbahnen die Ausgabe derselben während des ganzen Jahres stattgefunden habe und dass eine Begünstigung, welche seit einer Reihe von Jahren bestanden, dem reisenden Publikum nicht wohl entzogen werden könne. Es erscheine zudem die Ausgabe der kombinirbaren Rundreisebillete auch während der Wintermonate mit Rücksicht auf den Beschluss der Frankfurter Generalversammlung (nach welchem Kombinationen bis an die Vereinsgrenzen zulässig sind) dringend geboten, um während dieser Zeit den Rundreiseverkehr nach Italien hiermit bedienen zu können. Bedenken könnten hiergegen um so weniger bestehen, als ja auch die festen Rundreisebillete nach und aus Italien während des ganzen Jahres ausgegeben würden. Dass aber ein Bedürfniss für die Angabe kombinirbarer Rundreisebillete auch nach dem 30. September bestehe, dafür spreche die bei den Ausgabestellen gemachte Erfahrung, wonach in den letzten Tagen vor Schluss der Ausgabe eine lebhafte Frequenz eintrat und manche Billete gelöst wurden, mit denen die Reise erst Mitte Oktober angetreten worden sei. —

Im Schosse der Kommission bestand keine Meinungsverschiedenheit darüber, dass die Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete während der kurzen Zeit ihres Bestehens die Gunst des Publikums in hohem Masse sich erworben; dieselbe habe auch im übrigen sich so bewährt, dass, nachdem nunmehr auch seitens der Eisenbahnverwaltungen die mit dem Inslebentreten der Einrichtung verknüpft gewesenen nicht unerheblichen Schwierigkeiten überwunden sind, mit Sicherheit angenommen werden könne, dass diese Einrichtung nach Ablauf der drei Jahre, für welche sie zunächst berechnet war, zu einer dauernden werden werde.

Die grosse Mehrheit der vertretenen Kommissionsverwaltungen war ferner der Ansicht, dass die bisherigen Erfahrungen dafür sprechen, die in Bezug auf die Ausgabezeit noch bestehende Beschränkung zu beseitigen und damit die Benutzung der kombinirbaren Billete zu fördern. Man hielt sich überzeugt, dass der Billetverkauf auch während der Wintermonate zur Belebung des Verkehrs nicht unwesentlich beitragen werde. Es werde zwar hierbei hauptsächlich der geschäftliche Verkehr und weniger die Reisen zu Vergnügungszwecken in Betracht kommen; allein wenn auch die mit der Einrichtung verbundene Fahrpreisermässigung ursprünglich nur für den Touristenverkehr bezw. für Vergnügungsreisen bestimmt gewesen sei, so dürfe doch nicht übersehen werden, dass diese Vergünstigung im Sommer jedermann zugänglich war. Es scheine sonach kein hinreichender Grund vorzuliegen, die gleiche Vergünstigung dem Geschäftsverkehre im Winter zu versagen, zumal erwartet werden dürfe, dass — was übrigens durch Mittheilungen der Herren Vertreter Oesterreichisch-Ungarischer Bahnen über die

bei ihnen in den Monaten Oktober, November und Dezember des vorigen und Januar und Februar d. J gemachten Erfahrungen bestätigt wird — die im Winter allgemein eintretende Erleichterung auch zu einer ausgedehnteren und häufigeren Benutzung der Eisenbahnen führen werde.

Vor diesen Gründen und Erwägungen müssen nach Ansicht der Kommission etwaige Rücksichten auf die den Eisenbahnverwaltungen aus der Ausdehnung der Ausgabezeit auf das ganze Jahr entstehenden Kosten und erhöhten Mühewaltungen zurücktreten; sie glaubte deshalb der am 24. August d. J. stattfindenden Generalversammlung des Vereins die Annahme der vorliegenden Anträge empfehlen zu dürfen.

2. Ein aus den Kreisen der Vereinsverwaltungen ferner gestellter Antrag auf Herabsetzung der in § 6 Abs. 1 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten" vorgesehenen Minimalentfernung der Tour von 600 km auf 400 km fand dagegen nicht die Zustimmung der Versammlung.

Wie von seiten der antragstellenden Verwaltung begründend hervorgehoben wurde, habe sich auf seiten des Publikums vielfach der Wunsch geltend gemacht, kombinirte Rundreisebillete auch für kürzere Touren als 600 km zu erhalten. Dies gelte namentlich bei Reisen aus Württemberg nach der Mittelrheingegend, insbesondere nach dem Niederwald, welche nicht selten durch Zukauf von Koupons für eine weiter gelegene, an und für sich nicht gewünschte und auch nicht benutzte Strecke möglich gemacht worden seien. Nun sei zwar durch § 6 Abs. 2 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten" die Möglichkeit gegeben, durch gegenseitige Vereinbarung zwischen einzelnen Verwaltungen eine Kürzung der Entfernungsziffer von 600 km herbeizuführen, solche Ausnahmen seien aber nach verschiedenen Richtungen hin unerwünscht; es entschlössen sich zudem erfahrungsgemäss die Verwaltungen nicht gern dazu, so dass es von Werth wäre, die grundlegenden „Bestimmungen" selbst zu ändern. Da im Bereiche vieler Nichtvereinsbahnen 3—200 km als das geringste zulässige Mass gelten, bezw. gegolten hätten, werde für angezeigt erachtet, wenn auch der Verein in dieser Hinsicht den Bestrebungen des Publikums entgegenkomme, wofür im weiteren noch spreche, dass dann die thunlichste Beschränkung der festen Rundreisebillete in viel wirksamerer Weise sich erreichen lassen werde. —

Wenngleich nun nicht ausgeschlossen ist, dass die beantragte Herabsetzung der Entfernungsziffer von 600 km auf 400 km zu einer vermehrten Benutzung der Einrichtung der kombinirbaren Rundreisebillete führen werde, so erachtete doch die Kommission den Antrag von erheblicher, und zwar weit grösserer finanzieller Bedeutung, als die unter No. 1 verhandelten Anträge. Es erscheine die Befürchtung nur zu gerechtfertigt, dass die Herabsetzung der Entfernungsziffer von 600 auf 400 km zu nicht unerheblichen Einnahmeausfällen führen werde; ausserdem würden die für eine grosse Zahl von Relationen bestehenden Retourbillete, deren Giltigkeitsdauer nur wenige Tage betrage, durch die Annahme des Antrages in solche mit fünfwöchiger Giltigkeit umgewandelt, indem statt derselben, je nachdem die Frage des Gepäck-Freigewichts ins Gewicht falle, Rundreisebillete genommen würden.

Die Kommission beschloss deshalb der Generalversammlung Ablehnung des Antrages zu empfehlen.

3. Von zwei verschiedenen Seiten ist der Antrag auf Festsetzung einer entsprechend abzustufenden Verlängerung der Giltigkeitsdauer kombinirbarer Rundreisebillete bei grösseren Touren gestellt worden; diese Anträge stimmen zwar insofern überein, als beide eine Verlängerung der bestehenden Giltigkeitsdauer für längere Strecken anstreben, sie gehen aber in der Art und Weise der Berechnung auseinander.

Es wird nämlich von der einen Seite ausgeführt, dass nach den bestehenden Bestimmungen die Giltigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete allgemein auf 35 Tage festgesetzt sei und dass somit dem Billet für beispielsweise 4000 km Entfernung die gleiche Giltigkeitsdauer wie einem solchen für nur 600 km Entfernung zugestanden werde. Es sei naheliegend, dass der Inhaber des ersten Billets für die Durchfahrung einer 6mal längeren Strecke sowie für den bei einer solchen Reise erforderlichen Aufenthalt auch eine verhältnissmässig längere Zeit benöthige, als der mit einem Billet für 600—700 km versehene Reisende. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, dürfe sich die Prüfung der Frage empfehlen, ob es nicht angezeigt erscheine, die Giltigkeitsdauer der kombinirten Rundreisebillete für die Folge nach dem Verhältniss der jeweils in Betracht kommenden Entfernungen zu bemessen. In dieser Beziehung wird von der Antragstellerin vorgeschlagen, für Entfernungen von 600—1200 km die bisherige Giltigkeitsdauer von 35 Tagen zu belassen, für jede folgenden 600 km aber eine weitere Giltigkeitsdauer von 5 Tagen zuzugestehen, so dass sich für Entfernungen von 3600—4200 km eine Giltigkeitsdauer von 60 Tagen ergeben würde; die antragstellende Verwaltung glaubt, dass hiergegen prinzipielle Bedenken nicht zu erheben sein dürften, nachdem im Rundreiseverkehr mit Italien allgemein eine Giltigkeitsdauer von 60 Tagen bewilligt sei.

Die zweite (Oesterreichische) antragstellende Verwaltung schlägt vor, die bestehende Bestimmung über die Giltigkeitsdauer der kombinirbaren Rundreisebillete durch folgenden, dem Absatz 1 § 6 beizufügenden neuen Absatz zu ersetzen:

„Die Giltigkeitsdauer beträgt bis zu einem Umfange einer Tour von 1000 km 35 Tage und wird für jede angefangenen weiteren 100 km um 5 Tage verlängert bis zu einer Maximalgiltigkeitsdauer von 60 Tagen."

Zur Begründung dieses Antrags wird folgendes bemerkt: Für die Verlängerung der Giltigkeitsdauer spreche auch der Umstand, dass die Ferienperioden innerhalb des Vereinsgebietes wesentlich verschieden seien. Wenn die Verwaltungen der Preussischen Bahnen mit Rücksicht auf die bestehenden Ferientermine der Schulen bezw. der Urlaubstermine der Beamten s. Z. eine Ausdehnung der Giltigkeitsdauer der Rundreisebillete im allgemeinen auf 35 Tage gewünscht hätten, so müsse bemerkt werden, dass in Oesterreich die Schulferien in der Regel 2 Monate dauern und in gleicher Weise auch die Urlaube der Professoren und Lehrer bemessen seien. Es erscheine aber auch an und für sich billig, die Giltigkeitsdauer der Billete mit dem Umfange der Tour wachsen zu lassen, wie dies auch bei den festen Rundreisebilleten der Fall sei. Im Italienischen Verkehre sei die Giltigkeit der Anschlussbillete mit 60 Tagen bemessen, gleichviel ob die Tour grösser oder kleiner sei und erscheine die Uebertragung der hier gewährten längeren Giltigkeitsdauer auf die grösseren Touren der kombinirten Billete unbedenklich. Endlich liessen die aus dem Publikum bei den Vereinsverwaltungen eingegangenen vielfachen Ansuchen um Verlängerung der Giltigkeitsdauer die Durchführung dieser Massnahme dringend wünschenswerth erscheinen.

In der an diese Anträge sich schliessenden Diskussion wurde von einigen Seiten die — von anderen Seiten bestrittene — Bedürfnissfrage zwar bejaht, aber unter der Behauptung, dass kein Grund vorliege, die Giltigkeitsdauer wie vorgeschlagen nach der Entfernung abzustufen, beantragt, dieselbe allgemein auf 60 Tage auszudehnen. Eine Abstufung in der vorgeschlagenen oder einer anderen Weise werde eine Menge Kontrollmassregeln nothwendig machen, welche durch die Festsetzung nur Einer Ziffer vermieden würden.

Ein anderer Vorschlag ging dahin, die Giltigkeitsdauer allgmein auf 45 Tage festzusetzen, während nach einem Vorschlage von dritter Seite die Giltigkeitsdauer, wie dies bei Retourbilleten und festen Rundreisebilleten im allgemeinen der Fall, nach der Entfernung abgestuft werden soll, und zwar:

bei Entfernungen bis 1000 km auf 40 Tage,
„ „ über 1000 km bis 2000 km auf 50 Tage,
„ „ „ 2000 km auf 60 Tage.

Der Vorschlag, für die unterste Stufe 40 Tage anzunehmen, beruht auf der Thatsache, dass in der Schweiz die Giltigkeitsdauer für kombinirbare Rundreisebillete durchweg 40 Tage beträgt, ferner auf der hieran sich schliessenden Erwägung, dass es nach der durch Beschluss der vorjährigen ordentlichen Generalversammlung erfolgten Ergänzung des § 6 der „Bestimmungen etc." gestattet ist, die kombinirbaren Koupons auch zu Reisen nach und aus der Schweiz zu benutzen und dass es deshalb erwünscht erscheine, das Minimum der Giltigkeitsdauer (z. Z. 35 Tage) auf die in der Schweiz allgemein geltende Ziffer zu erhöhen.

Die Ansicht der Mehrheit der Kommission ging jedoch dahin, dass eine Abstufung überhaupt nicht zweckmässig sei, sie wird deshalb unter Ablehnung entgegenstehender Anträge der Generalversammlung empfehlen, die Giltigkeitsdauer allgemein auf 45 Tage zu erhöhen. (Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1305 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die regulativmässige Verpflichtung zur Uebernahme von Privat-Reservoirwagen (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 1319 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Strecke Budapest-Kelenföld-Ujszöny (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 1343 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Haftung für die Wagen der Szamosthalbahn (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 1377 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 1391 vom 10. d. Mts. an die Mitglieder des Ausschusses für die Invaliditäts- etc. Statistik, betreffend Nomenklatur des Eisenbahn-Dienstpersonals (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 1393 vom 11. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Erhebung einer Ausfuhr-Deklarationsgebühr beim Export aus Russland (abgesandt am 12. d. Mts.).

No. 1430 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Oesterreichisch-Ungarische Vereins-Verwaltungen, die Warschau-Wiener Bahn und die Rumänischen Staatseisenbahnen, betreffend Massregeln gegen die Verbreitung der Rinderpest (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 1506 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 14. d. Mts.).

Königlich Württembergische Staatseisenbahnen.

Der vom Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abtheilung für die Verkehrsanstalten herausgegebene Verwaltungsbericht für das Rechnungsjahr 1883/1884 beziffert die Länge der von Württemberg gebauten und in Württembergischen Staatseigenthum befindlichen Eisenbahnen — welche gegen das Vorjahr unverändert geblieben ist — auf 1 543,58 km; von dieser Länge fallen auf Badisches Gebiet 74,66 km, auf Bayerisches 8,08 km, auf Preussisches 59,61 km und auf Württembergisches Staatsgebi t 1 401,23 km. Auf Württembergischen Gebiete liegen ausserdem 24,17 km Bahn, welche von der Badischen Staatseisenbahn-Verwaltung gebaut sind und betrieben werden. Von den durch Württemberg gebauten Bahnen sind der Bayerischen Staatsbahn 11,23 km pachtweise zum Betriebe überlassen. Dagegen wird von d r Württembergischen Verwaltung eine von der Bayerischen Regierung erbaute 3,75 km lange Strecke pachtweise betrieben. Die Gesammtlänge der von Württemberg betriebenen Bahnen betrug im Durchschnitt 1 536,10 km; von diesen wurden 126,29 Kilometer und zwar die Strecken Kisslegg-Wangen (13,27 km), Altshausen-Pfullendorf (25,14 km), Ludwigsburg-Beihingen (5,13 Kilometer), Rottweil-Villingen (26,78 km) und Aulendorf-Isny (56,60 km) sekundär betrieben. Die Gesammtzahl der Stationen betrug 274, die der Haltestellen mit Güterexpedition 5 und ohne Güterexpedition 23, zusammen 302.

An Betriebsmitteln waren 331 Lokomotiven und 298 Tender (auf 1 km Betriebslänge 0,21 Lokomotiven); 798 Personenwagen (gegen das Vorjahr + 12), 5 147 Post-, Gepäck- und Güterwagen mit 11 070 Achsen (gegen 5 151 Stück mit 11 078 Achsen); auf 10 km Betriebslänge kamen 71,17 Lastwagenachsen. Die Lokomotiven haben 7 643 952 Nutzkm (gegen 7 391 086) oder pro Kilometer Betriebslänge 4 977 Nutzkm (gegen 4 812) zurückgelegt. Auf 1 km Betriebslänge kamen 973 581 tkm (gegen 930 062), auf 1 Nutzkm 196 tkm (gegen 193).

Im Personenverkehre wurden 11 373 804 Personen (gegen 10 388 941 im Vorjahre) befördert, davon entfielen 94,86 pCt. auf den internen, 4,70 pCt. auf den direkten und 0,44 pCt. auf den Transitverkehr; von der Gesammtzahl fuhren 0,76 in I., 10,55 pCt. in II., 87,63 pCt. in III. Klasse und 1,06 pCt. entfiel auf Militärpersonen.

Die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr betrug 9 371 541 *M.* (gegen 9 302 320 *M.*), in Prozenten 35,1 (gegen 36,0 pCt.) und auf 1 km Betriebslänge 6 101 *M.* (gegen 6 056 *M.*).

Im Güterverkehr wurden 3 449 250 t (gegen 3 192 778 t) befördert, davon entfallen auf den Binnenverkehr 1 211 368 t = 36,6 pCt. (gegen 1 046 376 = 34,3 pCt.), auf dem direkten und Durchgangsverkehr 2 101 293 t = 63,4 pCt. (gegen 2 005 495 t = 65,7 pCt.). An Fahrzeugen wurden 1 490 t (gegen 1 744 t) und an Vieh 135 099 t (gegen 139 163 t) befördert.

Die Gesammteinnahme aus dem Güterverkehr belief sich auf 17 363 814 *M.* (gegen 16 501 656 *M.*), in Prozenten 64,9 (gegen 64,0 pCt.) oder auf 1 km Betriebslänge 11 304 *M.* (gegen 10 743 *M.*). Die Summe der Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr betrug 26 735 355 *M.* (gegen 25 803 976 *M.*) d. i. auf 1 km Betriebslänge 17 405 *M.* (gegen 16 798 *M.*) oder pro Nutzkilometer 3,50 *M.* (gegen 3,49 *M.*); es ist daher die Einnahme pro Kilometer um 607 *M.* und pro Nutzkilometer um 1 ₰ gestiegen.

An Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und Betriebsmitteln wurden noch 1 278 896 *M.* vereinnahmt, die verschiedenen sonstigen Einnahmen beliefen sich auf 1 046 528 *M.* und die Summe aller Einnahmen auf 29 061 824 *M.* (gegen 27 874 307 *M.*).

Die Betriebsausgaben stellten sich in Summa auf 15 209 992 Mark (gegen 15 257 651 *M.*), als Reineinnahmen verbleiben somit 13 851 831 *M.* (gegen 12 616 655 *M.*). Da aber der Betriebsfonds um 211 810 *M.* erhöht wurde, so konnte als Ueberschuss nur die Summe von 13 640 021 *M.* an die Staatshauptkasse abgeliefert werden.

Im Vergleich mit dem Voranschlage ist die Reineinnahme um 1 010 231 *M.* und die baare Ablieferung um 798 421 *M.* gestiegen.

Die Bodensee-Dampfschifffahrt wurde mit 7 Dampfbooten, 4 eisernen Schleppbooten und 1 eisernen Trajektkahn betrieben. Es wurden zusammen 3 732 Fahrten (gegen das Vorjahr + 227) mit 136 824 km (+ 3 400) ausgeführt.

Im ganzen wurden 155 846 Personen (+ 8 244) und an Gepäcksübergewicht 188 620 kg (gegen 186 355 kg) befördert; der Güterverkehr betrug 46 097 t, 37 Pferde, 5 670 Stück Hornvieh und 617 Stück Kleinvieh.

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 123 788 Mark, aus dem Güter- etc. Verkehr 120 319 *M.*, aus der Postbeförderung 8 377 *M.*; inkl. der sonstigen Einnahmen beziffert sich die Gesammteinnahme auf 270 939 *M.* Dagegen betrug die Gesammtausgabe 216 615 *M.*, so dass sich ein Ueberschuss von 54 324 *M.* ergiebt, von welchem 51 141 *M.* an die Staatskasse abgeführt wurden.

Aus dem Deutschen Reich.

Neuorganisation der Preussischen Staatsbahnen.

Der „Reichs- und Preussische Staats-Anzeiger" vom 16. d. M. publizirt folgenden Allerhöchsten Erlass vom 9. März 1885, betreffend Einsetzung einer Königlichen Direktion für die Verwaltung des durch das Gesetz vom 23. Februar 1885 auf den Preussischen Staat übergehenden Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens, anderweite Abgrenzung der Eisenbahn-Direktionsbezirke und Errichtung von Betriebsämtern in den Eisenbahn-Direktionsbezirken Berlin, Breslau, Altona und Köln (rechtsrheinisch):

Auf Ihren Bericht vom 7. März d. J. bestimme Ich, dass vom 1. April d. J. ab:

A. in Ausführung des Gesetzes vom 23. Februar 1885 betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat (Gesetzsamml. S. 11 ff.), für die Verwaltung des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens eine, unmittelbar von Ihnen ressortirende Behörde in Braunschweig unter der Firma: „Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn" eingesetzt wird,

B. in Ausführung des Gesetzes vom 24. Januar 1884, betreffend den weiteren Erwerb von Privateisenbahnen für den Staat (Gesetzsamml. S. 11 ff.), und des Gesetzes vom 17. Mai 1884, betreffend den weiteren Erwerb von Eisenbahnen für den Staat (Gesetzsamml. S 129 ff.), I. die durch Meine Erlasse vom 24. Januar und 17. Mai 1884 (Gesetzsamml. S. 59, 270) für die Verwaltung, einerseits des Breslau-Schweidnitz-Freiburger, andererseits des Berlin-Hamburger und des Hamburg-Bergedorfer Eisenbahnunternehmens unter der Firma: „Königliche Direktion der Breslau-Freiburger" beziehungsweise „der Berlin-Hamburger Eisenbahn" in Breslau beziehungsweise Berlin eingesetzten Behörden wieder aufgelöst, II. a) die zu dem Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahnunternehmen gehörenden Linien: 1. Breslau-Sorgau-Landesgrenze (Halbstadt) mit den Zweigbahnen Sorgau-Altwasser-Hermsdorf und Fellhammer-Gottesberg, Raudten-Liegnitz-Frankenstein und Stettin-Podejuch nebst der Zweigbahn nach dem Dunzighafen, 2. Breslau-Glogau-Stettin (Podejuch) und Schmiedefeld-Mochbern, b) die zu dem Berlin-Hamburger und Hamburg-Bergedorfer Eisenbahnunternehmen gehörenden Linien: 1. Berlin-Wittenberge-Hamburg mit dem Anschluss an die Berliner Ringbahn bei Moabit, Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn, Büchen-Lauenburg und Wittenberge-Buchholz, 2. Charlottenburg-Ruhleben, ad a 1 und b 2 mit den zum Bezirk der Eisenbahndirektion zu Berlin, ad a 2 mit den zum Bezirk der Eisenbahndirektion zu Breslau, ad b 1 mit den zum Bezirk der Eisenbahndirektion zu Altona gehörenden Linien zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt,

C. I. die zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau gehörenden Strecken: a) Posen (Glowno)-Thorn, Inowrazlaw-Bromberg und Inowrazlaw-Montwy, b) Sagan-Sorau und Kamenz-Frankenstein, II. die zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover gehörenden Strecken Lüneburg-Lauenburg und Echem-Hohnstorf, III. die zum Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M. gehörende Strecke: Limburg-Hadamar, von ihren bisherigen Bezirken abgetrennt und: ad I a dem Bezirk der Eisenbahndirektion zu Bromberg, ad I b dem Bezirk der Eisenbahndirektion zu Berlin, ad II dem Bezirk der Eisenbahndirektion zu Altona, ad III dem Bezirk der Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln, zugetheilt werden,

D. das durch Meinen Erlass vom 21. Februar 1880 (Gesetzsammlung S. 49) im Bezirk der Eisenbahndirektion zu Breslau errichtete Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Posen aus diesem Bezirk ausgeschieden und der Eisenbahndirektion zu Bromberg unterstellt wird,

E. Königliche Eisenbahn-Betriebsämter, ressortirend von derjenigen Eisenbahndirektion, zu deren Bezirk sie gehören, neu errichtet werden: I. im Bezirk der Eisenbahndirektion zu Berlin: eins in Breslau, II. im Bezirk der Eisenbahndirektion zu Breslau: je eins in Breslau und Oppeln, III. im Bezirk der Eisenbahndirektion zu Altona: je eins in Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg, IV. im Bezirk der Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln: eins in Neuwied.

Die hiernach zu errichtenden Behörden sollen in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben.

Dieser Erlass ist durch die Gesetzsammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 9. März 1885.

Wilhelm.

Maybach.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Bundesraths-Beschlüsse, betreffend Eisenbahn-Betriebsreglement und internationalen Frachtverkehr.

In der am 12. d. M. unter dem Vorsitze des Staatsministers Staatssekretärs des Innern von Boetticher abgehaltenen Plenarsitzung gelangte u. A. der vom Reichs-Eisenbahnamt gestellte Antrag, betr. die Aenderung der Bestimmung des Eisenbahn-Betriebsreglements bezüglich der Angabe des Beförderungsweges für Güter in den Frachtbriefen, zur Annahme. Auch die Entwürfe eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr und eines Reglements über die Errichtung eines Centralamts wurden genehmigt.

Stamm-Prioritätsaktien.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat sich, wie der „Berl. Akt." erfährt, entschlossen, in Zukunft beim Eisenbahnbau die Kreirung von ausdrücklich als solchen bezeichneten Stamm-Prioritätsaktien nicht mehr zuzulassen. Die Ausgabe von Aktien mit verschiedenen Rechten, die aber dann z. B. einfach als Aktien Lit. A. und B. zu bezeichnen wären, soll dagegen auch in Zukunft gestattet bleiben, jedoch mit der Einschränkung, dass die Nachzahlung der in einem Jahre überhaupt nicht oder doch nicht vollständig verdienten Dividende in einem der Folgejahre nicht versprochen werden darf.

Die Herstellung von Anschlussgleisen.

Für die Herstellung von Anschlussgleisen zu Zechen und sonstigen gewerblichen Etablissements sind mit Genehmigung des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten neue Grundsätze erstellt worden. Nach denselben ist eine Betheiligung der Eisenbahnverwalung an den durch die Herstellung entstehenden Kosten der Regel nach ausgeschlossen. Die Unterhaltung und Bewachung der Anschlussanlagen übernimmt die Eisenbahnverwaltung auf Kosten des Anschlussinhabers mindestens soweit, als sie den Betrieb selbst ausführt. Die Kosten für die Unterhaltung und Bewachung werden nach fixen Sätzen pro Jahr berechnet. Grundsätzlich wird den Anschlusssuchern überlassen, die Genehmigung der Projekte für Anschlussbahnen bei der Königlichen Regierung bezw. dem Königlichen Oberbergamt selbst nachzusuchen und die landespolizeiliche Revision und Abnahme der fertiggestellten neuen Anlage bezw. Erweiterung herbeizuführen.

Verstaatlichte Eisenbahnen.

Nach den erfolgten Bekanntmachungen, betreffend den Umtausch der Aktien der Halle-Sorau-Gubener und Münster-Enscheder Eisenbahn in 4 pCt. Preussische Konsols, beginnt der Umtausch am 1. April d. J.; als Umtauschstellen fungiren für die Aktien der ersteren Bahn: die Königliche Eisenbahn Hauptkasse zu Erfurt, die Königliche Eisenbahn-Betriebskasse in Halle a/S., sowie die Königliche Eisenbahn-Betriebskasse in Berlin (Askanischer Platz No. 5). Die Aktien der Münster-Enscheder Bahn werden gleichzeitig von der letztgenannten Stelle, sowie von der Königlichen Eisenbahn- (rechtsrheinisch) Hauptkasse in Köln und von der Königlichen Eisenbahn-Betriebskasse in Münster behufs Umtausch entgegengenommen.

Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Generalversammlung des Vereins ist zum 24. August nach Budapest einberufen.

Berlin-Kopenhagen via Neustrelitz-Rostock-Warnemünde.

Nach den dem Dänischen Reichstag über diese projektirte neue Verbindung gemachten Mittheilungen wird laut Vertrag zwischen Deutschland und Dänemark die von dem Deutsch-Nordischen Lloyd herzustellende Dampferverbindung zwischen Warnemünde und dem auf Falster bei Kroghage zu erbauenden Hafen als Postverbindung benutzt werden. Mindestens einmal täglich muss ein Dampfer in beiden Richtungen abgehen und soll die Seefahrt zwischen den vorstehend genannten Häfen nicht über 2 Stunden dauern. Die Fahrt zwischen Berlin und Kopenhagen wird nur 12 Stunden erfordern. Beide Staaten zahlen dem Lloyd gemeinschaftlich zu gleichen Theilen eine Subvention von mindestens 40 000 ℳ, höchstens 80 000 ℳ jährlich. Der Lloyd hat sich verpflichtet, da die Bahn von Neustrelitz über Rostock nach Warnemünde erst am 1. Juli 1886 fertig sein wird, bis zu dieser Fertigstellung von Kroghage seine Schiffe zwischen Warnemünde und Masnesund fahren zu lassen.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Aus Lübeck vom 9. d. M. wird geschrieben: Die am 9. d. M. abgehaltene Generalversammlung genehmigte die vorgeschlagenen Aenderungen des Statuts. Die Statutenänderungen schliessen sich dem neuen Aktiengesetz an und enthalten u. a. folgendes: Art. 1. Im § 19 des Statuts tritt das Wort „April" an die Stelle des Wortes „März". Art. 2. Zur Deckung eines aus der Bilanz sich ergebenden Verlustes ist der durch Art. 239b (185b) des Handelsgesetzbuchs vorgeschriebene Reservefonds — Bilanz-Reservefonds — zu bilden und in denselben von dem jährlichen Reingewinne, und zwar erstmalig für das Geschäftsjahr 1885, der zwanzigste Theil zurückzulegen, so lange der Fonds den zehnten Theil des Aktienkapitals nicht überschreitet. Die Zinsen des Bilanz-Reservefonds fliessen dem bestehenden Reservefonds (§ 23 des Statuts) zu. Im § 20 1. des Statuts werden die Worte: „nach Abzug der dem Reservefonds (§ 23) zufliessenden Quote" durch die nachstehenden Worte ersetzt: „nach Abzug der dem Reservefonds (§ 23) und dem Bilanz-Reservefonds zufliessenden Beträge". Art. 3. Die Festsetzung der Dividenden durch den Ausschuss (§ 20 Abs. 2, § 46 No. 8 des Statuts) erfolgt hinfort unter dem Vorbehalte der Genehmigung der Bilanz durch die Generalversammlung (vgl. Art. 10). Erst nach Ertheilung dieser Genehmigung wird die Grösse der Dividende öffentlich bekannt gemacht. Art. 7. Falls in einer Generalversammlung über die im Art. 12 bezeichneten Gegenstände Beschluss gefasst werden soll, muss die Zahl der von den anwesenden Aktionären vertretenen Aktien sowohl auf den Eintrittskarten (§ 29 des Statuts), wie in dem Protokolle (§ 32 No. 1 und 2 des Statuts) angegeben werden. Art. 8. Auch über solche Gegenstände, welche in der Einladungs-Bekanntmachung nicht bezeichnet worden sind (§§ 27 und 32 des Statuts), kann in der Generalversammlung eine Beschlussfassung stattfinden, wenn deren öffentliche Ankündigung mindestens eine Woche vor dem Tage der Generalversammlung erfolgt ist. Ein Antrag auf Auflösung der Gesellschaft muss jedoch mindestens vier Wochen vor dem Tage der Generalversammlung, in welcher über denselben Beschluss gefasst werden soll, öffentlich bekannt gemacht werden. Zu Verhandlungen in der Generalversammlung ohne Beschlussfassung bedarf es der vorgängigen öffentlichen Ankündigung des Gegenstandes derselben nicht; doch müssen desfallsige Anträge von Aktionären, um zur Verhandlung gelangen zu können, vor der Generalversammlung bei dem Vorsitzenden des Ausschusses oder der Direktion schriftlich mitgetheilt werden. Der § 35 des Statuts wird durch vorstehende Bestimmungen nicht berührt. Art. 9. Das Recht der Aktionäre, eine Generalversammlung zu berufen oder Gegenstände zur Beschlussfassung in der Generalversammlung anzukündigen, regelt sich nach Art. 237 des Handelsgesetzbuchs. Art. 12. Die Bestimmungen unter No. 2 und 3 im ersten Absatze des § 36 des Statuts werden durch nachstehende Vorschrift ersetzt: „2. Zu einem Beschlusse über die im § 34 unter 1, 2, 3 und 7 und im § 35 erwähnten Gegenstände ist ausser der absoluten Mehrheit der abgegebenen Stimmen auch eine Mehrheit von drei Viertheilen des in der Generalversammlung vertretenen Aktienkapitals erforderlich." Art. 18. Im § 46 des Statuts kommt die Bestimmung unter No. 10 in Wegfall, und die Bestimmung unter No. 16 erhält folgende Fassung: „16. Die Prüfung der jährlichen Verwaltungsrechnung und der der Generalversammlung vorzulegenden Bilanz, sowie die Berichterstattung über dieselben an die Generalversammlung."

Langendreer-Löttringhausen.

Der Bezirks-Eisenbahnrath der Direktionsbezirke von Köln (rechtsrheinisch und linksrheinisch) und Elberfeld haben entsprechend dem Antrage seines Mitgliedes Dr. Natorp und auf einstimmigen Vorschlag des Ausschusses beschlossen, bei dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten sich dahin zu verwenden, dass die Einstellung des Betriebes auf der Bahnstrecke Langendreer-Löttringhausen unterbleibe. Es wurde bei der Verhandlung von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, dass bei so wichtigen Massregeln, wie es die Betriebseinstellung auf Strecken sei, die längere Zeit bereits in Betrieb gewesen, der Bezirks-Eisenbahnrath vorher zu einer gutachtlichen Aeusserung zu veranlassen sei, und zur Sprache gebracht, dass die Bahnverwaltung sicherem Vernehmen nach mit der Absicht umgehe, noch auf verschiedenen anderen Strecken (Steele-Heissen-Osterfeld, Kray-Gelsenkirchen, Mülheim-Ruhrort etc.) den ganzen Betrieb bezw. den Personenverkehr einzustellen.

Kohlensendungen.

Zu einer sehr umfassenden prinzipiellen Erörterung gab in derselben Sitzung des Kölner Bezirks-Eisenbahnrathes ein Antrag des Herrn Boecking in Mülheim a/Rh. Anlass, welcher dahin zielte, die Abfertigungsgebühr für Kohlensendungen auf weitere Entfernungen auf 8 ℳ für 10 000 kg zu ermässigen und welcher damit begründet wurde, dass die von dem Westfälischen Bergbau-Bezirke entfernter wohnenden Kohlenkonsumenten durch den nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen zur Einführung gelangten Kohlentarif, welcher bekanntlich unter Zugrundelegung eines einheitlichen Streckensatzes von 2,2 ₰ für das Tonnenkilometer eine von 6 bis auf 12 ℳ steigende Abfertigungsgebühr vorsieht, im Verhältniss zu den für den Lokalverkehr bestehenden Frachtsätzen benachtheiligt erscheinen. Es wurde diesem Antrage gegenüber an der Hand von Thatsachen dargelegt, dass eine solche Benachtheiligung im Verkehr auf weitere Entfernungen keineswegs stattgefunden habe, dass vielmehr von den nachtheiligen Verschiebungen, welche allerdings mehrfach (bei der Vereinheitlichung der Kohlentarife unvermeidlich hätten ein-

treten müssen, der Lokalverkehr ebenso wohl betroffen sei, wie derjenige auf weitere Entfernungen, dass vielmehr der durchschnittliche Frachtsatz für Versendungen auf kurze Strecken sich höher stelle, als auf grössere Entfernungen. Die finanzielle Tragweite einer Massregel, welche die Abfertigungsgebühr auf höchstens 8 ℳ beschränke, sei andererseits eine so grosse, dass der Bezirks-Eisenbahnrath Bedenken haben müsse, auf den Antrag zur Zeit einzugehen, da es sich dabei um einen Ausfall in den Einnahmen der Eisenbahnen um mehrere Millionen Mark handeln würde. Bevor hierzu der Bezirks-Eisenbahnrath Stellung nehmen könne, müsse er sich die Frage vorlegen, ob nicht andere Frachtermässigungen, namentlich für den Versand von Erzen, für die Einführung der so nothwendigen zweiten Stückgutklasse etc., vor den in Vorschlag gebrachten den Vorzug verdienen würden. Schliesslich wurde der Antrag Boecking von der grossen Mehrheit abgelehnt.

Breslau-Zobten-Ströbeler Eisenbahn.

Die wegen Terrainerwerb schwebenden Schwierigkeiten sind nunmehr soweit gehoben, dass die Königliche Eisenbahndirektion die Vergebung der Oberbau-Arbeiten auf der Theilstrecke Puschkowa-Zobten-Ströbel ausschreiben konnte. Voraussichtlich kann nunmehr der Verkehr auf der ganzen Linie, also von Breslau bis nach Zobten und Ströbel, am 1. Juli d. J. eröffnet werden.

Werrabahn: Sonneberg-Lauscha.

In Bezug auf den der am 26. d. Mts. stattfindenden ausserordentlichen Generalversammlung zur Beschlussfassung unterbreiteten Antrag auf Bau und Betriebsführung der Eisenbahnlinie Sonneberg-Lauscha hören wir, dass der Bau dieser Zweigbahn, die 19 km lang, einen Bauaufwand von 1 300 000 ℳ veranlassen soll. Die Industrie- und Gewerbethätigkeit an der eignen Linie, so meint die Verwaltung, würden durch den Bau gehoben, und sowohl der Personen- und Güterverkehr der Stammbahn, als auch der stark entwickelte Verkehr der Porzellanetc. Fabriken des südöstlichen Thüringer Waldes der Werrabahn-Station Sonneberg zugeführt werden.

Blankenburg-Halberstadt.

Die Theilstrecke Blankenburg - Rübeland der Harzbahn Blankenburg-Tanne soll am 1. Juli d. J. dem Betriebe übergeben werden. Der Bauunternehmer Brauns hat die gesammte Harzbahn zum Herbst 1886 fertigzustellen, so dass die Eröffnung derselben zum 1. Oktober k. J. erfolgen wird.

Hamburg-Lauenburg.

Wie der „Berl. Aktionär" hört, hat ein Komitee, welchem Herr Gustav Godeffroy als Vorsitzender angehört, beim Senat und der Preussischen Regierung die Erlaubniss zu den Vorarbeiten, bezw. die Ertheilung der Konzession für eine direkte Eisenbahn von Hamburg nach Lauenburg nachgesucht. Die Bahn soll als Sekundärbahn gebaut werden und den jetzigen Umweg über Büchen unnöthig machen. Die Linie wird über Rothenburgsort, Billwärder, durch die Vierlanden, über Borchhorst, Geesthacht, nach Lauenburg gehen; auf diesem Wege wird die Bahnlinie auch die Besitzungen des Fürsten Bismarck berühren.

Kreis Altenaer Schmalspureisenbahn-Gesellschaft.

Wie der „A. A. f. Rh. u. Westf." mittheilt, projektirt die Kreis Altenaer Schmalspureisenbahn-Gesellschaft die Herstellung verschiedener Schmalspurbahnen im Kreise Altena, um eine grosse Zahl von industriellen Anlagen mit bestehenden Vollbahnen in Schienenverbindung zu setzen und sind zunächst die Linien Altena-Lüdenscheid, Werdohl-Augustenthal und Schalksmühle-Halver in Aussicht genommen. Nach Beendigung der Vorarbeiten hat sich das Komitee der Gesellschaft mit einem bezüglichen Gesuch an den Minister der öffentlichen Arbeiten gewendet, und ist darauf kürzlich die ministerielle Genehmigung zur Ausführung der Bahnen eingelaufen, da in technischer Beziehung im allgemeinen Erinnerungen nicht zu erheben und insbesondere die Veranschlagung der Kosten auf 900 000 ℳ für Altena-Lüdenscheid, auf 500 000 ℳ für Werdohl-Augustenthal und auf 480 000 ℳ für Schalksmühle-Halver zu Bedenken keinen Anlass gebe. Der Minister überlässt es dem Komitee, die solide Beschaffung des Grundkapitals von insgesammt 1 800 000 ℳ nachzuweisen, macht aber für den Fall, dass für einzelne Gattungen von Aktien verschiedene Rechte gewährt werden sollten, darauf aufmerksam, dass eine Benennung eines mit einem Vorrechte auf gewissen Ertrag auszustattenden Theiles der auszugebenden Aktien als Stamm-Prioritätsaktien nicht genehmigt würde. Auch würde die Stipulation einer Nachzahlung von Dividenden auf solche Aktien nicht zugelassen werden.

Kasseler Strassenbahn.

Aus Kassel wird vom 10. d. M. berichtet: Hiesigen Blättern zufolge scheint es jetzt sicher zu sein, dass die seit fast einem Dezennium im Betriebe befindliche Kasseler Strassenbahn (Kassel-Wilhelmshöhe) durch das Druselthal nach den Kohlenbergwerken des Habichtswaldes und von dort nach dem „Herkules" fortgesetzt werden wird. Die staatliche Konzession ist ertheilt und soll angeblich bereits im Juni dieses Jahres mit dem Bau begonnen werden.

Transportable Waldeisenbahnen.

Unter Leitung des Forstmeisters Runnebaum an der Forstakademie Eberswalde sind seit Beginn dieses Winters verschiedene Systeme transportabler Waldeisenbahnen beim Transporte von schwächeren und stärkeren Nutzhölzern zu Holzablageplätzen im Betriebe. Am 18. März d. J. sollen die Ergebnisse der Versuche mit den Systemen von 1. P. Dietrich-Berlin, 2. Dollberg-Rostock, 3. Friedländer u. Josephsohn-Berlin, 4. Kaehler-Güstrow, 5. Orenstein u. Koppel-Berlin, 6. Spalding-Jahnkow, 7. der Hütte zu Osnabrück, unter den verschiedenartigsten Terrainverhältnissen und unter Vorführung der verschiedensten Auf- und Abladevorrichtungen zur Anschauung gebracht werden, so dass man sich von der Brauchbarkeit resp. Nichtanwendbarkeit der verschiedenen Systeme überzeugen wird. Ueber das Resultat dieser Versuche hoffen wir demnächst berichten zu können.

Ueber Bahnhofsrestaurationen und Bahnhofsschenken.

Der Ende v. J. gegründete Bezirksverein gegen den Missbrauch geistiger Getränke in Düsseldorf hat Vorstellungen an die drei grossen Rheinischen Staatseisenbahndirektionen gerichtet, welche sich auf die Bahnhofsschenken beziehen. — In denselben wird ausgeführt, dass in einer Reihe von Wartezimmern dritter Klasse insbesondere der kleineren Orte der Ausschank von Schnaps sich nicht auf diejenigen Personen beschränke, welche ihn dort gleich auf dem Flecke zu sich nehmen wollen. Man sehe vielmehr Masse und Trichter frei auf dem Schenktisch stehen, stets zum Füllen der Flaschen bereit für diejenigen Eisenbahnbediensteten und Reisenden, welche während der Fahrt „nicht dursten" wollen. Der Düsseldorfer Verein findet derartigen Branntweingenuss unnöthig, ja für die Dienstführung unter Umständen verderblich, und beantragt deshalb, diese Art von Verkauf den Bahnhofswirthen zu verbieten und Uebertretungen des Verbots strenge zu ahnden. Die Verabreichung von Branntwein zum sofortigen Genusse dünkt ihm weniger schädlich; doch betreibt er auch da eine praktisch wichtige Verbesserung. Im § 9 des Pachtvertrages der Staatseisenbahnverwaltungen mit den Bahnhofswirthen wird der Pächter verpflichtet, dem Stations- und Fahrpersonal, sofern demselben der Verkehr in den Wartesälen gestattet ist, auf Verlangen ein einfaches aber kräftiges Mittagessen, eine Tasse Kaffee, ein Glas Bier oder im Winter ein Glas Warmbier gegen eine von dem Königlichen Eisenbahnbetriebsamt festzustellende Taxe, welche ¾ der tarifmässigen Sätze nicht übersteigen darf, zu verabfolgen. Der Düsseldorfer Verein schliesst daraus mit Recht, dass die Königlichen Eisenbahndirektionen so wenig wie er selbst den Branntwein für das zur Erquickung und Erwärmung unentbehrliche Getränk ansehe. Vielfach reiche dafür warmer Kaffe und dergl. aus, dem sehr viele Arbeiter erfahrungsmässig auch den Vorzug gäben. In den Bahnhofsschenken sei nun leider einerseits der Schnaps äusserst billig, ein Glas für 5 ₰ zu haben, eine halbe Weinflasche voll für 25 ₰, während eine Tasse Kaffee gleichfalls 25 ₰ koste. Der Düsseldorfer Verein wünscht danach den Preis des Schnapses verdoppelt, noch lieber verdreifacht, den des Kaffees auf 5 und 10 ₰ herabgesetzt und dass warmer Kaffee stets vorräthig gehalten werde. — Der Abg. v. Eynern brachte diese Angelegenheit bei der Berathung des Eisenbahnetats am 11. d. M. im Abgeordnetenhause zur Sprache, indem er für Einschränkung des wirthschaftlichen Betriebes auf den Bahnhöfen plaidirte; er theilte übrigens mit, dass die betreffenden Eisenbahndirektionen auf die vorstehend erwähnte Eingabe des Bezirksvereins bereits die freundlichste Zusage ertheilt haben. Gegen eine Einschränkung des wirthschaftlichen Betriebes der Bahnhofsrestaurationen im übrigen (v. Eynern hatte u. a. darauf hingewiesen, dass solche Bahnrestaurationen oft zu Konkurrenzlokalen für die städtischen Restaurationen gemacht würden, was in vielen Fällen zur Folge habe, dass die Reisenden in ersteren keinen Platz fänden) sprach sich Ministerialdirektor Brefeld aus, indem er mit Recht betonte: Es sei nicht zu verhindern, dass auch andere Leute die Bahnhofsrestaurationen aufsuchten. Es werde nur dafür Sorge zu tragen sein, dass die Reisenden durch diese anderen Gäste nicht behindert werden. Desfallsige Beschwerden bei der geeigneten Instanz würden sofort Remedur finden.

Ueber die Bedeutung der Bahnhofsrestaurationen für die kleineren Städte spricht sich ein Berichterstatter der „Nat.-Ztg." wie folgt anerkennend aus:

Der Bahnhof der kleinen Städte ist weit mehr als ein Ruhepunkt für die Reisenden. Er ist eine Masche in dem gewaltigen Netz, das die ganze Erde umspannt, er ist der Punkt, an welchem die Bewohner des kleinen Ortes Fühlung mit dem ganzen Lande suchen und finden. Es ist nicht Zufall, dass in kleineren Orten oft der Bahnhof gerade den Mittelpunkt der harmlosen geselligen Zusammenkünfte der Honoratioren bildet. Aus der Abgeschlossenheit des engbegrenzten Lebens treten sie heraus und fühlen sich als ein Theil der grossen Allgemeinheit, mit der sie durch die Schienenstränge verbunden sind. In Zeiten grosser Erregung, unerwarteter Ereignisse strömt instinktiv die ganze Bevölkerung

auf dem Bahnhofe zusammen. Seine ganze Anlage ladet geradezu ein sich hier niederzulassen. In keinem Lande der Welt, die Niederlande vielleicht ausgenommen, präsentirt sich der Bahnhof so anmuthend und zum Verbleiben einladend wie in Deutschland. Und in diesen eigenartigen Vorzug Deutschlands, um den das Ausland uns beneidet, soll man nun mit rauher Hand eingreifen. Wir meinen, wenn es einmal gelungen, den Reisenden allein und ausschliesslich hier zu installiren, man würde die Einwohner des Städtchens schnell wieder zurückrufen. Denn es wäre ganz unausbleiblich, dass Speisen und Getränke dann ganz schlecht und ungeniessbar würden und dass das Uebel, welches beseitigt werden soll, sich in weit höherem Masse einstellte.

Aus Italien.

Gesetz, betreffend Fortsetzung des Staatsbetriebes auf den Oberitalienischen und Römischen Bahnen.

Das soeben erschienene November-Dezemberheft 1884 des Italienischen „Giornale del genio civile" veröffentlicht das Gesetz, durch welches bis Ende Juni 1885 der Staatsbetrieb auf den Oberitalienischen und Römischen Bahnen verlängert wird. Dessen einziger Artikel lautet:

Der provisorische Betrieb der Oberitalienischen und der Römischen Bahnen, welchen die Regierung kraft der Gesetze vom 8. Juli 1878 und 25. Dezember 1881 übernommen hat, wird nach den Vorschriften dieser Gesetze auf die Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1885 ausgedehnt.

Gegeben zu Rom, den 31. Dezember 1884.

Die Linie Novara-Pino.

Dem offiziellen Bericht über Bau und Betrieb der Italienischen Bahnen im Jahre 1883 entnehmen wir aus derselben Quelle folgendes:

Die Linie Novara-Pino wurde am 4. Dezember 1882 in Betrieb genommen; sie beginnt bei der Station Oleggio der Linie Novara-Arona und erreicht die Italienisch-Schweizerische Grenze bei dem Flüsschen Dirinella jenseits des kleinen Ortes Pino. Man kann die Strecke hinsichtlich der Natur des Terrains und der Trace in vier Abschnitte theilen.

Der erste Abschnitt beginnt bei Ollegio, geht gradlinig über die Hochebene in der Richtung auf Castello di Marano, durchbricht mit kurzem Tunnel den Bergkopf des Castells, steigt am Abhang des Plateaus herunter und erreicht nach Uebersetzung des Pombia-Thales mittelst Viadukt die Station gleichen Namens. Von hier aus geht die Linie mit Tunnel durch die vorspringende Bergkuppe von Varalla Pombia und gelangt dann an das rechte Ufer des Tessin und verfolgt denselben durch die Ebene von Vernone, um wieder alsdann mittelst Tunnel die Bergspitze bei Dorbiè zu durchbrechen und so die Linie Arona-Sesto zu erreichen. Diese Trace setzt sich aus verschiedenen, zum Theil sehr langen Graden zusammen, die kleinste beträgt 120 m. Die Kurven haben alle 400 bis 450 m Halbmesser, die Steigungen betragen $\frac{1}{125}$, $\frac{1}{143}$ und $\frac{1}{166}$.

Der zweite Abschnitt beginnt bei der Tessinbrücke; die Linie wendet sich westlich, um die Hügelkette zu umgehen, die sich nach dem See zu bis nach Cascina del Cucibino erstreckt. Dann geht die Linie mit zwei graden Linien nach Laveno und an Angera und Ispra und am Fusse der Hügel von Monvalle und Mombello vorbei in das Thal des Boesio. Die Linie setzt sich in diesem zweiten Abschnitt aus langen Graden und wenigen Kurven mit grossem Halbmesser zusammen, die Steigungen sind unerheblich, die stärkste beträgt $\frac{1}{130}$.

Im dritten Abschnitt überschreitet die Bahn das Thal des Boesio bei der Station Laveno, durchbricht den Berg dicht bei diesem Ort und erreicht den See, um unmittelbar nachher wieder behufs Vermeidung des berüchtigten Bergsturzes am Felsen Galetto in einen neuen Tunnel zu treten. Nach dem Verlassen desselben folgt die Linie dem Seeufer des Lago maggiore, indem sie so viel als möglich den Krümmungen des Ufers folgt und nachdem sie mit zwei weiteren kleinen Tunneln die Vorsprünge bei Caldé und der Punta Lavello durchbrochen und den Ort Germi gnaga im Bogen umgangen hat, erreicht sie die Tresa. Trotz der wilden Beschaffenheit des Terrains sind die Graden ziemlich lang und die kürzesten zwischen Kontrekurven betragen 100 m. Die Kurven haben nicht unter 400 m Halbmesser und die Steigungen sind im allgemeinen mässig mit Ausnahme zweier Rampen von $\frac{1}{170}$ und einer dritten kurzen von $\frac{1}{126}$, um nach dem Einschnitt bei Germignaga nach der Tresa herabzukommen.

Der vierte Theil beginnt in der Ebene bei Luino, wo der internationale Bahnhof eingerichtet ist. Nachdem der dicht bei dieser Stadt befindliche Hügel überschritten ist, wendet sich die Bahn wieder dem Seeufer zu und indem sie sich demselben thunlichst anschmiegt und die vorspringenden Bergköpfe mit kleinen Tunneln durchbricht, erreicht sie Colmegna und die beiden Maciagno, von wo aus sie weiter dem steilen, zerrissenen Seeufer nach Poggio, Pino folgt und endlich an der Dirinella anlangt. Obgleich auf dieser vierten Strecke das Terrain sehr erhebliche Schwierigkeiten bot, haben die Kurven nicht unter 400 m Radius und die Graden sind alle über 100 m lang. Die Gefälle zwischen Luino und Maccagno sind sämmtlich geringer als $\frac{1}{333}$ mit Ausnahme einer Rampe von 1 400 m Länge, die ein Gefälle von $\frac{1}{166}$ hat, während die Linie von Maccagno bis zur Grenze auf etwa 10 km fast horizontal liegt.

Die Bahn ist von der Mitte des Stationsgebäudes in Ollegio bis zur Mitte des Flusses Dirinella 65 571 m, wovon 47 076 in grader Linie und 18 495 in Bögen von 400—2 000 m Halbmesser liegen. Von der Gesammtlänge sind 20 150 m horizontal und 45 421 m geneigt mit der grössten Neigung von 1 : 125, 28 900 m liegen auf Dämmen, 23 245 m in Einschnitten und 13 426 m in Tunneln, die grösste Dammhöhe beträgt 21,19 m, die grösste Einschnittstiefe 20,55 m.

Von Kunstbauten sind vorhanden an Durchlässen und Brücken unter 10 m Lichtweite 241 Stück mit einer Gesammtlichtweite von 613 m und 22 Stück über 10 m mit zusammen 900 m Lichtweite. Von letzteren sind hervorzuheben:

1. Der Viadukt bei Pombia mit 8 Oeffnungen von 14 m und 20 m Höhe in einer Kurve von 450 m Halbmesser. Die Gewölbe sind aus Ziegeln erbaut, die Pfeiler aus Bruchsteinmauerwerk und mit dem schönen weissen Granit von Baveno verkleidet, die Gesimse sind aus rothem Granit von Feriolo hergestellt.

2. Die Brücke über den Tessin, das bedeutendste Bauwerk der ganzen Linie mit kontinuirlichen Trägern über drei Oeffnungen, deren mittelste eine Lichtweite von 95,1 m, die seitlichen von 80,15 m haben. Die Brücke dient gleichzeitig für die Linie Mailand-Arona, welche zu dem Zwecke verlegt wurde und überführt auf der oberen Gurtung die Provinzialchaussee.

3. Die Brücke über den Boesio am Ende der Station Laveno mit drei gewölbten Oeffnungen, einer mittleren von 14 m und zwei seitlichen von je 6 m.

4. Viadukt über das Bagnolo-Thal mit 5 Ziegelbögen von 8 m Lichtweite und Granitbekleidung.

Die Linie hat 18 Tunnel, von denen die wichtigsten bei Varallo Pombia (2 680 m), bei Mombello (1 176 m) und bei Laveno (2 934,7 m) liegen.

Besondere Erwähnung verdient noch durch Wichtigkeit und Grösse der Bahnhof für den internationalen Verkehr in Luino. Derselbe hat 19 verschiedene Gebäude und 14 Dienstgleise am Empfangsgebäude mit im ganzen 13 km Gleislänge, 46 Weichen und 40 Drehscheiben. Das Empfangsgebäude ist mit eisernem Perrondach von 157,92 m Länge und 26,30 m Breite versehen.

Die Ausrüstung der Linie ist die einer Hauptlinie ersten Ranges mit stählernen Vignol-Schienen von 9 m Länge und 36 kg Gewicht pro Meter mit je 11 Querschwellen.

Der Kostenanschlag für die Bahn betrug nach dem Gesetz vom 29. Juli 1879 nur 16 Millionen Mark, aber die Gesammtbaukosten betragen bis jetzt 28 934 490 ℳ; doch ist die Summe noch nicht definitiv festgestellt, da noch einige Rechnungen wegen schwebender Differenzen mit den Unternehmern nicht definitiv abgeschlossen werden konnten. R. B.

Amerikanische Korrespondenz.

Pittsburger Verbindungsbahn.

Bekanntlich ist Pittsburg der Hauptsitz der Amerikanischen Eisenindustrie und besitzt eine Menge von Maschinenfabriken verschiedener Art, darunter 21 von den grössten Dimensionen. Bisher wurden die bedeutenden Transporte zwischen den einzelnen Werken untereinander bezw. von und nach den Eisenbahn-Stationen grösstentheils mittelst Fuhrwerk ausgeführt und erforderten verhältnissmässig bedeutenden Zeit- und Geldaufwand. Diesem Uebelstande abzuhelfen, ferner eine Verbindung zwischen den verschiedenen Eisenbahnlinien bei Pittsburg und der ihr gegenüber, am anderen Ufer des Alleghenyflusses belegenen Schwesterstadt Allegheny herzustellen, wurde in einer Zeit von etwa 1½ Jahren die jetzt in ihrem Haupttheile vollendete Pittsburgh-Junction Railroad ausgeführt. Die Hauptlinie geht aus von der Station Laughlin der Baltimore & Ohio Eisenbahn wird dann unter der Pennsylvania Bahn durchgeführt, überschreitet die Penn Avenue und die Allegheny-Valley Bahn, durchschneidet einen Bergrücken mittels eines 3 000 Fuss langen Tunnels, geht dann unter Berührung der Herrinsel mittels einer 1 800 Fuss langen, scharf gekrümmten Brücke über den Alleghenyfluss und mündet endlich in die Pittsburgh & Western Bahn.

Mit Rücksicht auf die grossen technischen Schwierigkeiten bei der Ausführung wird sie als eine der verhältnissmässig am schnellsten hergestellten Strecken angesehen.

Durch die Bahn werden nicht allein die genannten beiden Hauptbahnen, sondern auch die West Penn Bahn, die Pittsburgh, Fort Wayne & Chicago Bahn mit einander verbunden und die

Baltimore & Ohio Bahn erhält dadurch eine neue Linie nach Chicago durch Pittsburgh und das Mahoning Thal.

Die jährlich in der unmittelbaren Nachbarschaft von Pittsburgh bewegte Transportmenge ist eine sehr grosse. Eine einzige Firma setzt täglich 1 000 t in Bewegung und die Transporte einer anderen übertreffen das Gewicht der gesammten Amerikanischen Baumwollenernte. Ein Hochofen erfordert durchschnittlich täglich den Transport von 4—500 t. Der Gesammtverkehr von Pittsburgh wird auf jährlich 12 000 000 t geschätzt.

Es wird daher für die neue Bahn ein sehr bedeutender Verkehr erwartet.

Dampf- und Segelschifffahrt.

Von der Ausdehnung, in welcher die Getreidetransporte von der Segelschifffahrt ab- und der Dampfschifffahrt zugewendet sind, zeugt die Thatsache, dass von den im vergangenen Jahre überhaupt exportirten 45,4 Millionen Bushels Getreide etc. nur 2,4 Millionen, oder 5½ pCt. des Ganzen der ersteren zufielen. Am ungünstigsten für die Segelschiffe ist der Hafen von Boston.

Die Dampfer nehmen häufig niedrigere Frachtsätze als die Segler, weil sie neben Getreide auch andere Artikel zu höheren Frachten beiladen und alle Frachtsätze, die sich durch die Lage des Marktes bieten, annehmen, während die Segelschiffe gewöhnlich ausschliesslich Getreide laden. Die Dampfer pflegen aber auf regulären Routen zu fahren und können folglich nur an einem Europäischen Hafen entladen; die dann entstehenden Weitertransportkosten ab Liverpool etc. nach anderen Europäischen Häfen lassen es daher dem Versender öfters doch vortheilhafter erscheinen, höbere Frachten an Segler direkt nach dem Bestimmungsplatz zu zahlen.

Technologische Schule für Bahndienst.

Die Baltimore & Ohio Eisenbahngesellschaft hat in Verbindung mit ihren Werkstätten eine technologische bezw. Lehrlingsschule von 3 Klassen in Baltimore angelegt, deren Bedingungen und Einrichtungen aus dem in der „Railr. Gaz." vom 13/2. cr. veröffentlichten Regulativ hervorgehen. Bevorzugt werden in der Aufnahme Söhne von Beamten jener Bahn, namentlich von solchen, welche 5 Jahre ununterbrochen bei derselben im Dienst gewesen sind.

Die Aufzunehmenden für die erste Klasse müssen im Alter zwischen 15 und 21, für die zweite Klasse von 17—22 Jahre alt sein.

Die Schüler tragen eine gemeinsame Uniform.

Ein besonderes Prüfungsreglement ordnet die abzulegenden Prüfungen.

Gerichtliche Entscheidung.

In einem Prozess gegen die Bedford & Bloomfield Eisenbahngesellschaft, angestellt von einem bei einem Brückeneinsturz beschädigten Passagier, hat der Oberste Gerichtshof von Indiania bei seiner zu Ungunsten der Beklagten getroffenen Entscheidung den Grundsatz aufgestellt, dass bei der Beschädigung eines im Eisenbahnwagen fahrenden Passagiers durch Herunterwerfen vom Gleise die gesetzliche Präsumtion einer Nachlässigkeit seitens der Eisenbahngesellschaft besteht. Letztere muss also event. den Gegenbeweis führen, wenn sie sich von der Entschädigungspflicht befreien will.

Haftpflicht.

v. O. **Der Anspruch der Ehefrau eines bei dem Eisenbahn-, Fabrik- etc. Betriebe getödteten Mannes auf Schadenersatz erstreckt sich soweit, als ihr durch den Tod ihres Ehemannes der Unterhalt, welchen ihr alimentationspflichtiger Ehemann ihr bei Lebzeiten zu gewähren verpflichtet gewesen, entzogen ist, auch wenn thatsächlich ihr Ehegatte nicht die Aufwendungen zum Unterhalt der Frau gemacht hatte, zu welchem er verpflichtet gewesen war. Der Haftpflichtige muss ferner die Frau in den Stand setzen, diejenige Lebensweise fortzusetzen, welche sie bei Lebzeiten des Mannes führen zu können verlangen durfte, selbst wenn dies dem Haftpflichtigen verhältnissmässig mehr kostet, als dem mit seiner Frau einen gemeinsamen Haushalt führenden Ehegatten.** — Der Weichensteller T. war beim Betriebe der Berlin-Hamburger Eisenbahn getödtet worden. T. hinterliess eine Wittwe, aber keine Kinder. Die Wittwe war während ihrer Ehe stets kränklich und wegen ihres Leidens immer unfähig gewesen, zu arbeiten und mitzuverdienen und von dem 900 *M.* jährlich betragenden Diensteinkommen des Mannes gelangte für die Pflege der Frau mehr zur Verwendung, als sonst in diesem Stande Männer für ihre Frauen auszugeben pflegen. Die Wittwe beanspruchte nun von der Eisenbahngesellschaft als Unterhaltungsrente drei Fünftel des früheren Diensteinkommens ihres Ehemannes, indem sie hervorhob, dass die Hauptausgaben, namentlich für Wohnung, Feuerung etc. für sie allein jetzt ebensoviel betrügen, wie zur Zeit der Ehe für beide Ehegatten. Die Eisenbahngesellschaft wollte ihr indess nur zwei Fünftel des Diensteinkommens ihres Ehegatten gewähren und die Wittwe erhob daher Klage gegen die Gesellschaft auf Gewährung ihres Anspruchs. Das Landgericht zu Hamburg sprach der Klägerin eine Rente im Betrage von drei Fünftel, dagegen das Ober-Landesgericht zu Hamburg als Berufungsrichter nur eine Rente in Höhe von zwei Fünfteln des Diensteinkommens ihres Ehegatten, abzüglich der Pension zu. Auf die Revision der Wittwe hob das Reichsgericht das Berufungsurtheil auf, indem es begründend ausführte: „Es kommt entscheidend darauf an, was der Ehemann der Klägerin ihr nach den konkreten Umständen, also einerseits nach seiner Leistungsfähigkeit, nach seinem Einkommen, andererseits nach den Bedürfnissen der Frau, wobei auch ihre Kränklichkeit und Arbeitsunfähigkeit in Betracht zu ziehen ist, zum Unterhalt leisten musste, nicht aber darauf, welche Aufwendungen der Ehemann thatsächlich zum Unterhalte der Frau gemacht hat. Was hiernach die Klägerin bei Lebzeiten ihres Ehemannes von diesem zu ihrem Unterhalte zu fordern berechtigt war, das muss, nachdem der Ehemann beim Eisenbahnbetriebe getödtet worden, die Beklagte der Klägerin zu ihrem Unterhalte gewähren. Es kommt dabei auch nicht allein entscheidend auf den Geldbetrag an, welchen der Ehemann bei Lebzeiten hat aufwenden müssen, um seiner Ehefrau den ihr schuldigen Unterhalt zu gewähren. Die Beklagte muss die Klägerin vielmehr in den Stand setzen, diejenige Lebensweise fortzuführen, welche sie bei Lebzeiten ihres Ehemannes führen zu können von diesem verlangen durfte, wenngleich dies nach Trennung der Ehe für die Klägerin allein verhältnissmässig mehr kostet, als er in stehender Ehe für beide Ehegatten zusammen gekostet hat. Es ist also bei Bemessung der Rente darauf Rücksicht zu nehmen, dass die Klägerin, welche mit ihrem Ehemann nur ein Zimmer bewohnt hat, für sich allein auch eines Zimmers bedarf, wenngleich ein etwas kleineres Zimmer für sie ausreichen mag; die gleiche Rücksicht ist bezüglich der Feuerung zum Heizen und Kochen zu nehmen." (Erk. des I. Civilsenats des Reichsgerichts vom 31. Januar 1885; Rep. 442/84.)

Litteratur.

Handbuch der politischen Oekonomie von Dr. G. v. Schönberg. 2. Auflage. Tübingen 1885. H. Laupp'sche Buchhandlung.

In Verbindung mit den hervorragendsten Deutschen Fachgelehrten der Volkswirthschaft (Prof. Benecke, Conrad, Geffken, Jolly, Meitzen, Nasse, Neumann, Emil Sax, Seydel, Adolf Wagner etc.) hat sich der Herausgeber Prof. Dr. G. v. Schönberg in Tübingen in diesem bereits in 2. Auflage erscheinenden Handbuch die Aufgabe gestellt, in Einzeldarstellungen das gesammte Gebiet der politischen Oekonomie entsprechend dem neueren Stand dieser Wissenschaft darzustellen. Das Handbuch soll eine doppelte Aufgabe lösen. Es soll ein Lehrbuch für die Zwecke des akademischen Unterrichts sein, es soll aber auch zugleich allen denen, die im praktischen Leben stehen (Abgeordneten, Staats- und Kommunalbeamten, Zeitungsredakteuren, Landwirthen, Fabrikanten, Kaufleuten etc.), Auskunft über die Lehren der Wissenschaft in den sie interessirenden volkswirthschaftlichen Verhältnissen geben. Nur wenige Jahre nach dem ersten Erscheinen ist diese 2. Auflage nothwendig geworden, die durch statistisches Material bereichert ist, welches bis auf die neueste Zeit hinabreicht. Die ersten uns vorliegenden beiden Lieferungen des Buchs enthalten folgende Aufsätze: Das Wesen der Volkswirthschaft vom Herausgeber. Die politische Oekonomie als Wissenschaft, Sozialismus und Kommunismus von v. Scheel. Wesen, Aufgabe und Geschichte der Finanzwissenschaft von Geffken. Die Staatsausgaben, Erwerbseinkünfte des Staates von v. Scheel. Die Gebühren von Schall.

Wie der Herausgeber im Vorwort betont, steht dies Handbuch der politischen Oekonomie nicht im Dienste einer wirthschaftspolitischen oder wissenschaftlichen Partei. Es will lediglich eine objektive gedrängte Darstellung des heutigen Standes der Wissenschaft geben und wird deshalb allen wirthschaftspolitischen und wissenschaftlichen Richtungen erwünscht sein.

Das ganze Werk, welches ca. 150 Bogen in Lexikonoktav enthalten soll, erscheint in 20 Lieferungen à 2 *M.* und soll binnen Jahresfrist vollständig vorliegen.

Deutsche Uebersetzung des Italienischen Zolltarifs (Tariffa doganale), aufgestellt auf Grund der letzten Handelsverträge, approbirt durch Königlichen Erlass vom 9. August 1883 No. 1599 (Serie 3a) unter Beifügung des allgemeinen Wortregisters (Repertorio generale delle voci). Diese Deutsche Uebersetzung des Italienischen Zolltarifs ist von der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen durch die Buchdruckerei von R. Schultz & Co. in Strassburg veröffentlicht und kann von dieser Firma oder durch Vermittelung der Güterexpeditionen der Kaiserlichen Generaldirektion (zum Preise von 3,50 *M.*) bezogen werden.

Bei dem allgemeinen Interesse, welches die Industriellen an den im Verkehr nach, aus und über Italien bestehenden Zolltaxen haben, glauben wir auf diese verdienstvolle Publikation

besonders hinweisen zu sollen. (Siehe auch Bekanntmachung auf Seite 288 dieser Zeitung.)

Miszellen.

Brennmaterial auf Russischen Bahnen.

Das Heizmaterial auf den Russischen Bahnen hat im Jahre 1881 nach offiziellen Feststellungen 563 029 Kubikfaden Holz und 1 230 000 Tons Kohlen betragen.

Von letzteren waren nur 150 000 Tons von England bezogen und auf den Baltischen und südwestlichen Linien verbrannt. An Deutschen Kohlen wurden 30 000 t auf den Grenzbahnen verbraucht. Die allgemeine Tendenz geht dahin, den Konsum der eigenen Kohle zu vermehren und den der fremden einzuschränken. Zu dem Zwecke werden die Donitzer und Moskauer Kohlengruben und die Petroleumfeuerung von Baku immer weiter ausgedehnt.

Berichtigung.

Herr Maschineningenieur L. Ritter von Stockert bittet uns in seinem in No. 21 mitgetheilten Aufsatz und zwar auf S. 270 in der auf der zweiten Spalte abgedruckten Tabelle an Stelle der Worte: „die Lieferungsbedingnisse der meisten Eisenbahnen schreiben vor" zu setzen: „Gebräuchliche Vorschriften", da, wie er sich inzwischen überzeugt habe, einige Eisenbahnen (darunter die Kaiser Ferdinands-Nordbahn), aber nicht die meisten Eisenbahnen diese Vorschriften acceptirt haben.

Die Redaktion.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betriebsüberlassung.

Im hiesigen Aktiengesellschafts-Register Bd. II S. 31 ist bei der

Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft

heute eingetragen, dass durch einstimmigen Beschluss der Generalversammlung vom 17. Dezember 1884 zu einem mit der Königlich Preussischen Staatsregierung unter dem 31. Dezember 1884/3. Januar 1885 abgeschlossenen, durch Reskript hiesigen Herzoglichen Staatsministerii vom 7. d. Mts. genehmigten Vertrage, welcher die §§ 31, 36, 38, 39, 41, 45 Abs. 2, 46 und 47 Abs. 2 und 3 und alle übrigen ihm entgegen stehenden Bestimmungen des Gesellschaftsstatuts aufhebt und als dessen Nachtrag gelten soll, die Zustimmung ertheilt ist, dass nach diesem Vertrage die Gesellschaft die Verwaltung und den Betrieb ihres ganzen Unternehmens an den Preussischen Staat, welcher jederzeit die Auflösung der Gesellschaft, unter Uebernahme der Aktiva und Passiva derselben herbeiführen kann, überträgt, und dass bis zum Eintritt der Liquidation den Inhabern der Aktien vom 1. Januar 1884 an eine feste jährliche Rente von 1½ pCt. des Nominalbetrages gewährt wird und als Vorstand der Gesellschaft eine vom Preussischen Staate zu ernennende Königliche Behörde fungirt, deren Zusammensetzung und Zeichnungsbefugniss nach ihrer Ernennung und Anmeldung bekannt gemacht werden wird.

Braunschweig, den 12. März 1885. (526)
Herzogliches Amtsgericht
R. Engelbrecht.

II. Uebersetzung des Italienischen Zolltarifs.

Um mehrfach geäusserten Wünschen des Publikums hinsichtlich der Auskunftsertheilung über die im Verkehr nach, aus und über Italien bestehenden Zolltaxen entgegenzukommen, haben wir durch die Buchdruckerei R. Schultz & Cie. hier eine **Deutsche Uebersetzung des Italienischen Zolltarifs nebst alphabetischem Wortregister** anfertigen lassen. Dieselbe kann von der genannten Firma oder durch Vermittelung der Güterexpeditionen von unserer Drucksachenkontrolle zum Preise von 3,50 *M.* pro Exemplar bezogen werden.

Strassburg, den 13. Februar 1885.
Kaiserliche General-Direktion (527)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

III. Güterverkehr.

Zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** vom 1. Mai 1881 ist der vom 15. März cr. ab gültige Nachtrag 26 herausgegeben, welcher enthält: Aufhebung der Ueberführungsgebühren auf der Station Lüneburg. Der Nachtrag kann bei den Güterexpeditionen eingesehen, auch daselbst bezogen werden.

Hannover, den 9. März 1885. (528)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Vieh- etc. Verkehr.
a) Berlin-Erfurt,
b) Breslau-Erfurt,
c) Bromberg-Erfurt.

Am 1. April d. J. wird zu den Tarifen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren
ad a) Nachtrag III
ad b) und c) Nachtrag II
herausgegeben.

Diese Nachträge enthalten Aenderungen der Tarifvorschriften über die Frachtberechnung für Fahrzeuge und Vieh.

Hierdurch werden neben mehrfachen Frachtermässigungen auch einzelne unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt, letztere treten indess erst am 1. Mai cr. in Kraft. (529)

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen, woselbst auch Nachtragsexemplare zu haben sind.

Deutsch-Schweizerische Eisenbahnverbände. Die in unserer Bekanntmachung vom 17. v. Mts. angekündigten Aenderungen des „Theiles I" der Deutsch-Schweizerischen Gütertarife werden nicht am 1. April, sondern erst mit dem 1. Mai d. J. in Kraft treten, und zwar werden diese Aenderungen nicht in der Form eines 1. Nachtrages zum „Theile I", sondern durch Neuausgabe der Abtheilung B des letzteren (allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation) zum Ausdrucke kommen.

Karlsruhe, den 12. März 1885.
Namens der Verbandsverwaltungen:
General Direktion (530)
der Grossh. Bad. Staats-Eisenbahnen.

Am 1. April cr. tritt zu unserem, vom 5. Dezember 1882 ab gültigen **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag 4 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifvorschriften über die Beförderung von nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen und von Vieh in halben Wagenladungen. Die Frachten für halbe Wagenladungen Vieh werden bei einzelnen Viehgattungen ermässigt, bei anderen erhöht. Die Erhöhungen treten erst mit dem 1. Mai cr. in Kraft.

Druckexemplare des Nachtrags sind bei unseren Stationen käuflich zu haben.

Güstrow, den 15. März 1885. (531 RM)
Der Vorstand
der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft.
Beyer.

Zum **Tarif für die Beförderung von Schlachtvieh** in Wagenladungen von Stationen der Oberschlesischen und Posen-Creuzburger Eisenbahn nach Hamburg etc. via Stettin-Lübeck vom 15. August 1882 erscheint der Nachtrag 2 vom 1. April cr., welcher Aenderungen der Tarifvorschriften enthält. Soweit durch die veränderte Normirung der Stückzahl für eine halbe Ladung Vieh Frachterhöhungen eintreten, finden solche erst vom 1. Mai cr. ab Anwendung.

Schwerin, den 11. März 1885. (532)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.

Zum Verbandstarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zwischen Stationen der **Berlin-Hamburger Eisenbahn** einerseits und Stationen der **Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn** andererseits via Hagenow vom 1. Juni 1880 erscheint der Nachtrag 7 vom 1. April cr., welcher Aenderungen der Tarifvorschriften und ermässigte Transportpreise enthält. Soweit durch die veränderte Normirung der Stückzahl für eine halbe Ladung Vieh Frachterhöhungen eintreten, finden solche erst vom 1. Mai cr. ab Anwendung.

Schwerin, den 11. März 1885. (533)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion
der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.

Mit Ende April cr. gelangen die im **Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahn-Verbande** (Theil II, Heft 2 und 3), im Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr (Tarifheft 2) und im Rumänisch-Deutschen Verbande (Theil II, Heft 1 und 2) zwischen Galizischen und Rumänischen Stationen einerseits und den Stationen Ziegenhals, Mittelwalde (O. S. und Oest. N. W. B.), Eger, Franzensbad, Georgswalde-Ebersbach, Warnsdorf und Reichenberg (Sächs. Stb. und S. N. D. V. B.) andererseits enthaltenen Frachtsätze zur Aufhebung.

Breslau, den 11. März 1885. (534)
Im Namen der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. April d. J. treten im diesseitigen **Lokalverkehr** sowie in **sämmtlichen direkten Verkehren** zwischen Stationen unseres Verwaltungsbezirks einerseits und Stationen anderer Deutschen Eisenbahnen andererseits einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Soweit dieselben Tariferhöhungen zur Folge haben, bleiben je-

doch die bisherigen bezüglichen Bestimmungen noch bis zum 1. Mai d. J. in Anwendung.

Das Nähere ist bei den Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 18. März 1885. (535)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Am 1. April 1885 tritt für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau in seiner neuen Gebietsabgrenzung ein **neuer Lokal-Tarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Durch den neuen Tarif werden folgende Tarife aufgehoben:

1. Der Lokal-Tarif der Oberschlesischen Eisenbahn für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880,
2. Reglement und Tarif der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn betreffs der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. September 1877,
3. der Lokal-Tarif der Posen-Kreuzburger Eisenbahn für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 20. Mai 1880,
4. der Lokal-Tarif der Oels-Gnesener Eisenbahn für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Juli 1880,
5. der Lokal-Tarif der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1880,
6. der direkte Vieh-Tarif zwischen der Oberschlesischen und der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn via Pöpelwitz vom 1. September 1880 bezw. 15 Januar 1881 und 20. April 1883,
7. der Tarif für die Beförderung von Pferden und sonstigen lebenden Thieren in Wagenladungen zwischen Stationen der Posen-Kreuzburger Eisenbahn und Station Posen M P. einerseits und den südlich Kreuzburg belegenen Stationen der Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn andererseits vom 10. Oktober 1881,
8. der Tarif für den Viehverkehr zwischen der Oberschlesischen und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn vom 1. Mai 1880,
9. der nur noch für die Beförderung von Fahrzeugen giltige Stettin-Schlesische Verband-Gütertarif vom 1. Januar 1880,
10. der Verband-Tarif der Märkisch-Posener und Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn betreffs der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1878,
11. der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen des Direktionsbezirkes Bromberg bezw. Berlin andererseits via Cüstrin vom 1. Dezember 1881

nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen, die unter 5, 8, 10 und 11 bezeichneten Tarife nebst Nachträgen jedoch nur insoweit, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Transport von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen den in dem neuen Lokal-Tarife aufgeführten Stationen enthalten.

Der neue Tarif enthält einerseits weitgehende Ermässigungen, andererseits Erhöhungen gegen die jetzt bestehenden Tarifsätze. Die Erhöhungen werden theils durch Anwendung der Preussischen Staatsbahntaxen auf den verstaatlichten Bahnstrecken, theils durch anderweite Festsetzung einzelner Normalstückzahlen für halbe Wagenladungen Vieh hervorgerufen.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen bezüglichen Bestimmungen und Tarifsätze noch bis zum 1. Mai cr. in Kraft.

Die zur Zeit dem diesseitigen Verwaltungsbezirke angehörigen Strecken Posen (exklusive) - Thorn resp. Bromberg gehen mit dem 1. April cr. in den Direktionsbezirk Bromberg, die Strecken Sagan-Sorau und Camenz (exklusive)-Frankenstein in den Direktionsbezirk Berlin über.

Der Verkehr der Stationen dieser Strecken sowohl unter sich wie auch mit den unter der Verwaltung der unterzeichneten Direktion verbleibenden Stationen wird durch den neuen Tarif nicht geregelt, sondern durch die Lokal-Viehtarife der Direktionen Berlin und Bromberg bezw. die Staatsbahntarife Bromberg-Breslau und Berlin-Breslau.

Der neue Tarif wird in ca. 14 Tagen bei unseren Stationskassen käuflich zu haben sein.

Bis dahin ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau Auskunft über die Höhe der neuen Tarifsätze.

Breslau, den 13. März 1885. (536)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu unserem **Lokal-Gütertarif** vom 1. Mai 1882 ist ein vom 20. d. Mts. ab gültiger Nachtrag erschienen, durch welchen die Krahngebühr allgemein auf den Satz von 3 ₰ pro 100 kg ermässigt wird.

Altona, den 14. März 1885. (537)

Königliche Eisenbahndirektion.

Viehverkehr. Zum Tarif für den direkten Vieh- etc. Verkehr zwischen Stationen der Berlin-Hamburger Eisenbahn einerseits und Stationen der diesseitigen Eisenbahn andererseits vom 1. September 1880 tritt mit dem 1. April cr. der Nachtrag VIII in Kraft.

Derselbe enthält Aenderung der Tarifvorschriften.

Lübeck, den 16. März 1885. (538)

Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. März d. J. tritt zu dem im **Rheinisch-Niederdeutschen** Eisenbahn-Verbande für die Beförderung von Steinkohlen etc. in Sendungen von mindestens 50 000 kg bestehenden Ausnahmetarife vom 1. Juli 1882 der Nachtrag V in Kraft, enthaltend Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Sommerstedt des Eisenbahn-Direktionsbezirks Altona, sowie Berichtigungen. Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 14. März 1885. (539)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 15. d. M. tritt zum Gütertarifheft 1 und 2 je der Nachtrag III in Kraft, enthaltend:

I. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger;
II. Tarifkilometer für die neu einbezogene Haltestelle Wandersleben des Direktionsbezirks Erfurt;
III. abgeänderte Entfernungen für die Station Röderau des Direktionsbezirks Erfurt;
IV. einen Ausnahmetarif für die Beförderung von Fluss- und Schwerspath im Verkehr von den Stationen Immelborn und Wernshausen der Werrabahn, sowie Verlängerung, Aufhebung und Ergänzung von Ausnahmetarifen;
V. Berichtigungen.

Insoweit durch letztere Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 1. Mai cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Nachtragsexemplare unentgeltlich zu haben sind.

Erfurt, den 12. März 1885. (540)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. treten die im **Berlin-Sächsischen Verbande** bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen (exkl. Görlitzer Bahnhof und Grünau) einerseits und den Stationen Ebersbach, Eibau, Grottau, Herrnhut, Löbau, Neucunnersdorf, Neusalza-Spremberg, Obercunnersdorf, Oberoderwitz, Reichenberg (S. St. B. und S. N. V. B.), Warnsdorf und Zittau andererseits ausser Kraft. Ferner werden die bisherigen Ausnahmefrachtsätze für den genannten Artikel zwischen Berlin (Görlitzer Bahnhof) resp. Grünau und den vorgenannten Stationen vom gleichem Tage ab erhöht. Die neuen Sätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 14. März 1885. (541)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Mai cr. treten die im **Rumänisch-Deutschen Eisenbahnverbande,** Heft 2, sowie im Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr, Tarifheft 2 nebst Nachträgen für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Oelsaaten etc. im Verkehr mit einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Breslau und der Breslau-Freiburger Eisenbahn enthaltenen ermässigten Frachtsätze — Ausnahmetarif 1 a resp. a — ausser Kraft, und finden von diesem Zeitpunkte ab die bei den betreffenden Stationen sub b für Mahlprodukte angegebenen höheren Frachtsätze auch auf die erstgenannten Artikel Anwendung.

Breslau, den 12. März 1885. (542)

Namens der Verbandverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vom 1. April d. J. ab werden für **Oberschlesische Steinkohlen** und **Kokes** nach Breslau Niederschlesisch Märkischer und Breslau-Freiburger Bahnhof die im Lokal-Steinkohlentarif für den Direktionsbezirk Breslau vom 1. September 1884 und im Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen nach Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirkes Berlin vom 15. November 1884 enthaltenen Frachtsätze für Breslau (Br. Frb. E.) berechnet. Zugleich treten die ebendaselbst verzeichneten Tarifsätze für Breslau (N. M. E.) ausser Kraft.

Breslau, den 11. März 1885. (543)

Königliche Eisenbahndirektion.

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 1. April d. J. tritt zum Gütertarif für den Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verband der 5. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält Abänderungen der Nomenklatur der Ausnahmetarife 1a (für Holz) und 11 (für rohe Erze), sowie neue bezw. abgeänderte Frachtsätze für den Verkehr mit Eisenach, Lindau, Hergatz, Oberreitnau, Schlachters, Röthenbach bei Lindau, Rosenberg, Sonthofen und Waltenhofen.

Soweit durch diesen Nachtrag, welcher von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen ist, Frachterhöhungen herbeigeführt werden, erhalten dieselben erst vom 15. Mai d. J. ab Gültigkeit.

Erfurt, den 8. März 1885. (544)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Frankfurt a/M.** und **Berlin** tritt mit Gültigkeit vom 1. April cr. ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen folgende Tarife aufgehoben werden:

1. Der Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr der Königlich Preussischen Staatsbahn und unter Staatsverwaltung stehenden Bahnen vom 1. Januar 1881.

2. Der Gütertarif für den Preussisch-Sächsischen Verbandsverkehr vom 1. Mai 1878 bezüglich des Verkehrs der Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und den Stationen der früheren Märkisch Posener Bahn.

3. Der Gütertarif für den Norddeutsch-Sächsischen Eisenbahnverband vom 1. November 1879 bezüglich des Verkehrs der Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und den Stationen der früheren Cottbus-Grossenhainer, Berlin-Anhaltischen, Berlin-Dresdener und Berlin-Görlitzer Bahn.

4. Der Gütertarif für den Mitteldeutschen Eisenbahnverband vom 1. Januar 1881 bezüglich des Verkehrs der Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und den Stationen der früheren Berlin-Görlitzer, Cottbus-Grossenhainer und Märkisch-Posener Bahn.

5. Der Gütertarif für den Ostwestdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Mai 1883 bezüglich des Verkehrs mit den an den Strecken Lüben-Frankenstein, Breslau-Halbstadt und Sorgau-Waldenburg i/Schl. gelegenen Stationen der früheren Breslau-Freiburger Bahn.

6. Der Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1. Juni 1883 bezüglich des Verkehrs mit den Stationen Breslau N. M., Hansdorf, Sagan, Sorau und Stargard i/Pommern.

7. Der Gütertarif für den Stettin-Berlin-Thüringischen Verbandsverkehr vom 1. Januar 1880 bezüglich des Verkehrs der Stationen Schlettau und Teutschenthal mit den Stationen der früheren Berlin-Stettiner Bahn.

Durch den neuen Tarif treten neben umfangreichen Ermässigungen in einzelnen Fällen Erhöhungen ein; die erhöhten Frachtsätze finden indessen erst vom 1. Mai d. J. ab Anwendung.

Der Tarif ist vom 1. April cr. ab bei den betheiligten Güterexpeditionen käuflich zu haben; inzwischen ertheilt nähere Auskunft unser Tarifbureau.

Frankfurt a/M., den 14. März 1885. (545)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai 1885 tritt der in den Tarifheften No. 2 und 3 des **Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Güter-Tarifs** enthaltene Ausnahmetarif 6 für den Transport von Baumrinde etc. ausser Kraft.

Köln, den 14. März 1885. (546)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güter-Verkehr. Zu dem am 1. Juni 1883 erschienenen Bayerisch-Belgisch-Englischen Gütertarif ist mit Gültigkeit vom 1. April cr. der Nachtrag III erschienen, welcher zum Preise von 15 *M.* bei der unterfertigten Direktion, sowie der Generaldirektion der Königlich Bayerischen Verkehrs-Anstalten zu München käuflich bezogen werden kann.

Dieser Nachtrag enthält ausser der Aufnahme neuer Stationen in den Tarif, Ermässigung der Frachtsätze für rohe Baumwolle von Gent und Ostende nach Blaichach und Berichtigungen des Haupttarifs und des Nachtrags II auch noch Aenderungen resp. Ergänzungen der Güterklassifikation, sowie die Aufhebung verschiedener Frachtsätze für Schiefer und Erhöhung der Schnittfrachtsätze für London und Harwich.

Bezüglich der letzteren wird auf unsere Bekanntmachungen vom 22. November 1884 und 13. Dezember 1884 Bezug genommen.

Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft.

Köln, den 11. März 1885. (547)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Die im Nachtrag XIII zum Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.)** enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze für Station Dortmund K. M. haben auch für Station Dortmund (B. M.) des Direktionsbezirks Elberfeld ab 1. April d. J. Gültigkeit.

Frankfurt a/M., den 11. März 1885. (548)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Mai d. J. tritt für den **Sächsisch-Württembergischen Verbands-Güterverkehr** ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Tarif vom 1. September 1882 nebst Nachträgen ausser Kraft gesetzt wird.

Der neue Tarif enthält vorherrschend Frachtermässigungen gegenüber den z. Z. bestehenden Frachtsätzen, in verschiedenen Relationen werden indessen auch geringfügige Erhöhungen eintreten.

Die neuen Frachtsätze des Sächsisch-Württembergischen Tarifs für die Stationen Bregenz, Friedrichshafen, Romanshorn, Rorschach und Ulm der Württembergischen Staatsbahn kommen gleichzeitig im Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre für die gleichnamigen Bayerischen Stationen zur Einführung, wobei die Friedrichshafener Sätze für Lindau gelten.

Das Erscheinen des Tarifes wird noch besonders bekannt gegeben werden, inzwischen giebt die Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen über einzelne Frachtsätze die gewünschte Auskunft.

Dresden, am 16. März 1885. (549)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. April d. J. tritt zum Theil II des **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifs** ein Nachtrag I in Kraft, welcher abgeänderte und neue Frachtsätze der Ausnahmetarife für Getreide, Kleie und Holz, sowie Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs enthält. Der Nachtrag ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, am 14. März 1885. (550)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft.

1. Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband.
2. Oesterr.-Galiz.-Rumän. Eisenbahnverband.
3. Rum.-Oesterr.- bezw. Rumän.-Sächsischer Elbeumschlag-Getreideverkehr.
4. Rum.-Deutscher Eisenbahnverband (Theil II, Heft 2).
5. Rum.-Süddeutscher Getreideverkehr (Heft 1, 2 und 3).
6. Rum.-Vorarlberg-Schweiz. Getreideverkehr.

Vom 15. März l. J. angefangen gelangt die in den vorbezeichneten Verkehren für die Reexpedition von Getreide etc. fixirte Reexpeditionsgebühr von 10 Cts. bezw. 8 ₰ pro 100 kg rücksichtlich der Reexpeditionsstationen Suczawa und Czernowitz nicht mehr zur Einhebung.

Wien, am 12. März 1885. (551)
Die Centralleitung.

Nordbrabant-Deutsche Eisenbahngesellschaft. Am 1. April d. J. tritt zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in unserem Binnenverkehre vom 1. September 1880 der 3. Nachtrag in Kraft, enthaltend Abänderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, redigirt nach den Generalkonferenz-Beschlüssen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 5. Dezember 1884, resp. den für diese bestehenden einheitlichen Bestimmungen für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren.

Gennep, im März 1885. (552)
Die Direktion.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 1. Mai cr. tritt für den direkten Personen- und Gepäckverkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Erfurt und Berlin ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen die bisherigen für den Verkehr zwischen den Stationen beider Bezirke gültigen, verschiedenen Tarife aufgehoben werden.

Eine Aenderung in den Taxen etc. tritt nur insofern ein, als für den Verkehr zwischen den Stationen östlich Arnsdorf einerseits und Falkenberg und westlich Falkenberg andererseits an Stelle der bisherigen Billets, neben solchen für die kürzeste Route via Ruhland auch Billets zur Einführung kommen, welche sowohl zur Fahrt via Ruhland als via Kohlfurt-Sorau-Cottbus und Sagan-Sorau-Cottbus gültig sind.

Der neue Tarif enthält ausserdem vielfache Erweiterungen der direkten Abfertigung und Vergünstigungen, besonders in Bezug auf die fakultative Benutzung mehrerer zwischen zwei Stationen vorhandenen Routen mit Retourbillets.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt unser Tarifbüreau hierselbst.

Erfurt, den 11. März 1885. (553)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin.

Mit dem 20. März cr. tritt der Nachtrag XIV zum **Lokaltarif** über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. Juli 1876 in Kraft, welcher neue Personengeldsätze für den Verkehr zwischen Zajonczkowo und Loebau Wpr. einerseits und Dt. Eylau K. O. und Montowo andererseits enthält.

Der Nachtrag ist auf unseren sämmtlichen Stationen zu haben, auch ertheilen letztere über denselben Auskunft.

Danzig, den 12. März 1885. (554 J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Die mit Ende September vor. Js. eingestellte Ausgabe von kombinirten Billets im **Oesterreichisch-Deutschen Rundreiseverkehr** findet fortan überhaupt nicht mehr statt.

Breslau, den 12. März 1885. (555)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich im Namen der mitbetheiligten Verwaltungen.

V. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Braunschweigische Eisenbahn. In Gemässheit der Amortisationsbedingungen sind am heutigen Tage unter Leitung

eines öffentlichen Notars von den von uns emittirten 4½ pCt. Prioritätsobligationen die nachstehend verzeichneten Obligationen zum 1. April d. J. durch das Loos zur Amortisation bestimmt.

a) 14 Stück à 3 000 M.:

No. 20 151 238 350 364 446 535 662 710 730 737 831 936 963.

b) 29 Stück à 1 500 M.:

No. 1108 1490 1511 1526 1566 1579 1631 1935 2299 2300 2303 2317 2327 2358 2368 2417 2490 2605 2655 2666 2924 3132 3200 3202 3246 3263 3292 3382 3480.

c) 109 Stück à 300 M.:

No. 3542 3545 3680 3802 3827 3844 3846 3896 4094 4122 4150 4274 4308 4311 4419 4452 4527 4818 4895 4967 5247 5301 5324 5385 5555 5601 5634 5737 5776 5811 6148 6190 6233 6250 6292 6314 6328 6518 6682 6780 6948 6970 6980 7092 7101 7261 8094 8527 8535 8573 8632 8665 8790 8880 8888 8924 9043 9136 9179 9245 9256 9328 9382 9447 9526 9659 9683 9751 9823 9972 9981 10029 10080 10108 10181 10231 10243 10529 10539 10591 10605 10615 10625 10758 10770 10822 10857 10956 10964 11147 11279 11534 11609 11614 11700 11835 11946 11984 12214 12249 12251 12281 12318 12353 12364 12379 12411 12438 12454.

Die Inhaber dieser Obligationen werden hierdurch aufgefordert, dieselben vom 1. April 1885 ab, mit welchem Tage die Verzinsung aufhört, unter Beifügung der dazu gehörigen Talons und der nicht fälligen Zinskoupons einzuliefern

in Braunschweig bei unserer Hauptkasse oder dem Bankhause Lehmann Oppenheimer & Sohn,

in Berlin bei dem Bankhause Mendelssohn & Comp. oder der Berliner Handelsgesellschaft,

und daselbst den Nennwerth der Obligationen nebst den Stückzinsen vom 1. Januar bis 31. März cr. in Empfang zu nehmen.

Der Betrag der etwa fehlenden Koupons wird am Kapitalbetrage der Obligationen gekürzt.

Zugleich bringen wir in Erinnerung, dass die nachbezeichneten, in den früheren Jahren ausgeloosten und bereits aus der Verzinsung gefallenen Obligationen bislang nicht präsentirt worden sind:

Ausloosung pro 1882 No. 2687 à 1 500 M.
„ „ 1884 No. 2455 à 1 500 M.,
„ 3962 4013 4023 4471 6816 8255 8630 10263 10294.

Zur Vermeidung fernerer Zinsverluste werden die Inhaber dieser Obligationen an deren Einsendung wiederholt erinnert.

Braunschweig, den 2. Januar 1885. (556)
Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.
F. W. Wolf.

VI. Generalversammlungen.

In Ausführung des § 3 des Vertrags, betr. den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat, berufen wir auf Sonnabend, den 21. März d. Js., Morgens 9 Uhr, in das Direktionsgebäude unserer Gesellschaft zu Braunschweig eine ausserordentliche Generalversammlung, zu welcher sich die Herren Aktionäre nach Massgabe des § 32 der Statuten — soweit dies erforderlich — bis zum 18. d. Mts. durch Produktion der Aktien bei unserer Hauptkasse legitimiren wollen.

Tagesordnung:
Neuwahl des Aufsichtsraths.

Braunschweig, den 10. März 1885. (557)
Der Aufsichtsrath der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.
F. W. Schöttler, Vorsitzender.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Breslau.

Zum Verkauf der in den diesseitigen Werkstätten zu Breslau, Ratibor, Posen und Glogau angesammelten Materialienabgänge etc. ist Termin auf Mittwoch, den 1. April cr., Vormittags 10 Uhr, in unserem Materialienbüreau, Brüderstrasse No. 36, anberaumt.

Die Verkaufsbedingungen nebst Offertenformular liegen daselbst im Zimmer 26 zur Einsicht aus, können auch von dort gegen Entrichtung von 50 ₰ in baar oder in Briefmarken à 10 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 12. März 1885. (558)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld.

Die in den diesseitigen Gasanstalten zu Witten, Hagen und Steele in dem Zeitraume vom 1. April 1885 bis 31. März 1886 sich ergebenden Nebenprodukte und alte Materialien als: alte Retorten (Eisengussschrott), Abfälle von feuerfesten Steinen, Fettgas und Steinkohlengastheer, Gaskokes, Ammoniakwasser und flüssiger Kohlenwasserstoff sollen im Wege der Ueberbietung verkauft werden.

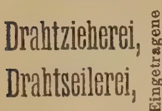
Angebote hierauf sind verschlossen, frankirt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Nebenprodukten und Materialien der Gasanstalten“ versehen bis Donnerstag, den 26. März 1885 an unser Maschinentechnisches Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Erstattung von 25 ₰ für das Exemplar von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 11. März 1885. (559)
Königliche Eisenbahndirektion.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.





Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

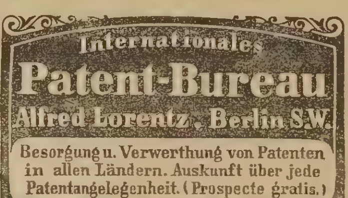
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)





Alfred Lorentz
Berlin SW.,
Lindenstr. 67.

W. Lentze in Einbeck

(Provinz Hannover),

Asphalt-Dachpappen- und Holzcement-Fabrik.

Ausführung von *einfachen und doppellagigen*

Pappbedachungen, Holzcement-Dächern.

Asphaltirung von Fußböden aller Art. Isolirung von Fundamenten. Ueberklebungen und Reparaturen alter Pappdächer **unter langjähriger Garantie.**

Materialien billigst.

Broschüren, Detailzeichnungen, Kostenanschläge, Anleitung zur Ausführung. Zeugnisse etc. gratis und franco.



Pumpen (Dampfpumpen)

für alle Zwecke in allen Grössen.

Spritzen in verschiedenen Grössen

Windmotoren.

Patent. mech. Schmierapparate für Dampfcylinder.

Rich. Langensiepen,

Masch.-Fabr. Buckau-Magdeburg.

Maschinen-Fabrik Esslingen

in Esslingen (Württemberg).

Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material

in allen Grössen und Spurweiten.

Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,

überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für

Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.

Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**

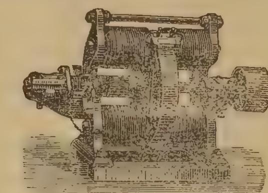
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.

Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.

Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



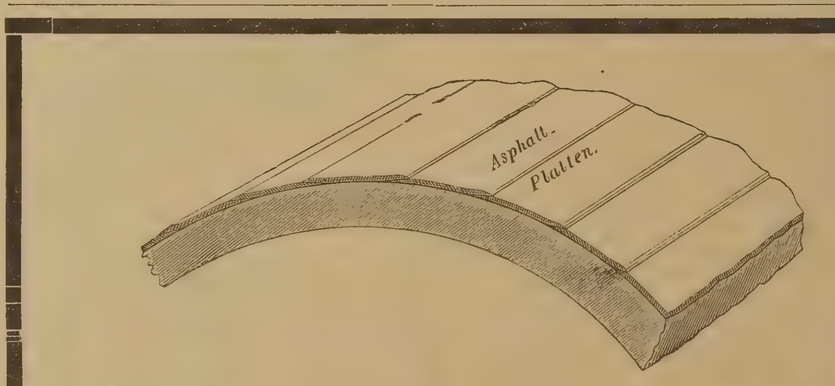
Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1300 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2800 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 18000 Glühlampen bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.



BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Zweigfabriken unter gleicher Firma:

Halle a|S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen

zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten

von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 23.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 23. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 21. März 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder durch den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 21. März 1885.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

Artikel XII.*)

I. Südaustralien.

Die am 28. Dezember 1836 gegründete Kolonie Südaustralien umfasst ein Areal von 42 488½ Deutschen Quadratmeilen. Davon entfallen auf den grösseren nördlichen Theil oder das sogenannte Northern Territory 24 616 und auf den Süden oder die Kolonie im engeren Sinne 17 872. Die Ansiedelung liegt fast ausschliesslich im Süden, und auch sämmtliche Eisenbahnen in Betrieb befinden sich hier. Die Bevölkerung belief sich am Schlusse des Jahres 1883 auf 304 515 Seelen und vertheilte sich auf 160 589 männlichen und 143 926 weiblichen Geschlechts. Davon gehörten dem Northern Territory nur 4 262 mit 3 725 Chinesen an. Am Schlusse des Jahres 1884 zählte die Bevölkerung 318 624 Seelen oder erst 7,50 auf der Quadratmeile.

Die Staatsbahnen der Kolonie hatten am Schlusse des Jahres 1883 eine Länge von 998 Miles oder 1 606 km gegen 945 Miles oder 1 521 km im Vorjahre, während an 225 Miles oder 362 km noch gebaut wurde. Davon waren 308 Miles weitspurig mit 5 Fuss 3 Zoll Englisch oder 1,60 m und die übrigen schmalspurig mit 3 Fuss 6 Zoll oder 1,06 m. Ausserdem existirte noch eine Reihe kurzer Privat-Trambahnen zur Verbindung der City of Adelaide mit den Vorstädten. Bis Ende 1883 hatte der Staat 6 947 718 £ auf den Bau von Eisenbahnen, mit Einschluss des Betriebsmaterials, verausgabt. Die Einnahmen des Jahres 1883 ergaben 517 626 £ gegen Ausgaben von 353 463 £. Der Reingewinn von 164 163 £ verzinste das Anlagekapital mit nur 2,77 pCt. Es wurden 4 044 911 Personen mit 179 422 £, 867 631 t Güter mit 265 133 £ etc. befördert. Am 1. Juli 1884 waren 1 036¼ Miles oder 1 667 km in Betrieb. Die Einnahmen aus den Eisenbahnen im Finanzjahre 1883/84, von Juli zu Juli gerechnet, betrugen 557 055 £ gegen 485 659 £, und die Ausgaben 372 186 £ gegen 333 790 £ im Vorjahre. Der Reingewinn von 184 869 £ verzinste das Baukapital mit 2,77 pCt.

Im Laufe des Jahres 1884 wurden folgende Eisenbahnstrecken eröffnet:

1. Am 5. Februar 1884 auf der von Port Augusta in 32° 31′ südl. Br. und 137° 47′ östlich von Gr. auslaufenden Centralbahn nach Farina in 30° 8′ südl. Br. und 138° 17′ östlich von Gr. eine weitere Strecke von 32¾ Miles oder 53 km nach Hergott Springs, einem Orte ohne Bedeutung in 29° 35′ südl. Br. und 138° 6′ östlich von Gr. Der Bau war den Messrs. Moorhouse, Robinson and Jesser für die Summe von 97 400 £ in Kontrakt gegeben. Die Bahn berührt meist werthloses Kronland und hat die schmale Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll oder 1,06 m. Die Centralbahn, welche bestimmt ist, durch Centralaustralien nach der Nordküste zu laufen, hat jetzt eine Länge von 231¾ Miles oder 373 km erreicht.

2. Am 2. Juni 1884 die 7 Miles oder 11 km lange Strecke von Gladstone nach Laura. Den Bau führten die Messrs. Crocombe, Slack and Co. für die Summe von 16 555 £ aus. Bauschwierigkeiten lagen in keiner Weise vor. Die Bahn führt über ein völlig ebenes Gebiet, wo auch nicht eine Brücke nöthig war. Gladstone in 33° 16′ südl. Br. und 138° 17′ östlich von Gr. liegt an der von Port Pirie nach Petersburgh an der Nordbahn laufenden Bahn und zählt erst 750 Seelen. Laura mit 850 Einwohnern ist ein reizend gelegener Ort in 33° 12′ südl. Br. und 138° 14′ östlich von Gr.

3. Am 15. September 1884 die 19½ Miles oder 31 km lange Bahn von Mount Barker nach Strathalbyn. Die Bahn wurde den Messrs. Walker and Swan für die Summe von 143 677 £ in Verdung gegeben und ist eine südliche Abzweigung von der von Adelaide auslaufenden Ostbahn. In Strathalbyn fällt sie in die von dort nach Victor Harbour in 35° 35′ südl. Br. und 138° 39′ östlich von Gr. führende Trambahn. Das Terrain ist

*) Durch die Erklärung des Deutschen Protektorats in dem nördlichen Theil von Neu-Guinea und auf den Samoa-Inseln und in Veranlassung der projektirten Deutschen Postdampferlinie nach der Südsee, welche hoffentlich der Deutsche Reichstag auch bei der am 23. d. M. bevorstehenden dritten Lesung des betreffenden Gesetzentwurfs genehmigen wird, sind die Blicke Deutschlands jetzt mehr als sonst auf Australien gerichtet. Wir hoffen deshalb, dass die nachstehenden Mittheilungen unseres langjährigen Berichterstatters über die Australischen Eisenbahnen, (derselbe hat lange Jahre in Australien gelebt und unterhält, noch immer rege Beziehungen mit Sidney) ein erhöhtes Interesse haben werden.

Wir verweisen auch auf dessen frühere Arbeiten über denselben Gegenstand in den Jahrgängen 1873 bis 1884. Die Red.

hügelig, und viele Durchstiche und Erddämme, unter denen einer 27 Fuss hoch ist, waren erforderlich. Mount Barker mit 1 750 Seelen ist ein schön gelegener und lebhafter Ort in 35° 5′ südl. Br. und 138° 58′ östlich von Gr. Strathalbyn, in 35° 16′ südl. Br. und 138° 55′ östlich von Gr. und mit 800 Seelen, liegt in einem fruchtbaren Agrikulturdistrikte, wo auch Gold und Kupfer existirt.

Das Parlament bewilligte am 14. November 1884 die durch Anleihe auf dem Londoner Markte aufzubringenden Geldmittel für den Bau:

1. Einer 155 Miles oder 250 km langen Bahn von Petersburgh in der Richtung auf Silverton an der Grenze der Kolonie Neu-Süd-Wales, deren Kosten auf 540 000 £ oder 3 486 £ 9 sh. pro Mile veranschlagt sind. Die Bahn wird einem Areale von 63 000 Quadratmiles dienen. Dasselbe ist für Weidezwecke vorzüglich geeignet, so dass an der Rentabilität dieser Bahn, ganz abgesehen von den Silverton Minen, wohl nicht zu zweifeln ist. Petersburgh in 32° 57′ südl. Br. und 138° 46′ östlich von Gr. ist ein kleiner Ort mit 350 Seelen und Station an der Nordbahn. Silverton ist das Centrum der im Jahre 1882 in den Barrier Ranges an der westlichen Grenze der Kolonie Neu-Süd-Wales in 31° 15′ südl. Br. und 141° 30′ östlich von Gr. entdeckten reichen Silbererzadern, welche eine kolossale Ausbeute dieses Metalls versprechen. Die Gegend selbst ist sonst wüst und sehr wasserarm und war bis dahin weit im Umkreise unbewohnt. Die Minenstadt Silverton liegt in gerader Richtung 15 Miles oder 25 km von der Südaustralischen Grenze. Ende 1883 hatten sich dort 300 Personen zusammengefunden, am Schlusse des Jahres 1884 schon 3 000, und man zweifelt nicht, dass die Bevölkerung sich im Laufe dieses Jahres auf 10 000 steigern werde.

2. Einer 63 Miles oder 101 km langen Bahn von Narracoorte nach Mount Gambier, deren Kosten auf 250 300 £ veranschlagt sind. Narracoorte in 36° 55′ südl. Br. und 140° 48′ östlich von Gr. ist ein blühender Ort mit 900 Einwohnern in einem Distrikte, in welchem Viehzucht vorherrscht. Mount Gambier, in 37° 50′ südl. Br. und 140° 50′ östlich von Gr. und mit 2 403 Seelen, liegt in einem ausgezeichneten Agrikulturdistrikte, den man den Garten der Kolonie Südaustralien genannt hat. Diese Bahn wird bei Narracoorte in die von Port Kingston in 36° 50′ südl. Br. und 139° 55′ östlich von Gr. auslaufende und nach Border Town, an der östlichen Grenze der Kolonie Südaustralien und in 36° 19′ südl. Br. und 140° 46′ östlich von Gr., führende Bahn einfallen.

Im Oktober 1883 war die 25½ Miles oder 41 km lange Bahnstrecke von Nairne über Callington nach Murray Bridge in 35° 5′ südl. Br. und 139° 20′ östlich von Gr. dem Mr. H. Robinson für die Summe von 219 858 £ in Kontrakt gegeben worden. Am 25. März 1884 wurde die letzte 125 Miles oder 201 km lange Strecke von Murray Bridge bis Border Town an der Südaustralischen Ostgrenze den Messrs. Millar Brothers für die Summe von 328 102 £ oder 2 600 £ pro Mile zu bauen überliefert. Beide Bahnlinien erhalten die breite Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll oder 1,60 m. Bei Border Town wird diese Bahn mit der von Melbourne auslaufenden Westbahn der Kolonie Victoria, welche bis Tarrancinne in 36° 22′ südl. Br. und 141° 35′ östlich von Gr. bereits in Betrieb ist, zusammentreffen. Damit wird dann Südaustralien mit Melbourne und von hier aus wieder mit Sydney durch Eisenbahn verbunden sein.

Die Vorarbeiten an der von Palmerston, an der Nordküste von Australien in 12° 27′ 45″ südl. Br. und 130° 50′ 45″ östlich von Gr., südwärts nach den Goldfeldern am Pine Creek in 13° 48′ südl. Br. und 131° 51′ östlich von Gr. zu bauenden Bahn, 148½ Miles oder 238 km, sind so weit vorgeschritten, dass der Bau nunmehr an Unternehmer vergeben werden kann.

Am Schlusse des Jahres 1884 waren 1 053¾ Miles oder 1 695 km Eisenbahnen in Betrieb. Die Einnahmen des Jahres beliefen sich auf 608 243 £, die Ausgaben auf 406 265 £.

II. Victoria

gehörte bis zum 1. Juli 1851 als Provinz zur Kolonie Neu-Süd-Wales. Um diese Zeit wurde sie mit einem Flächeninhalte von 4 133 Deutschen Quadratmeilen zu einer selbstständigen Kolonie erhoben. Ihre Bevölkerung belief sich Ende 1883 auf 931 790 Seelen, und davon waren 493 056 männlich und 438 734 weiblich. Victoria und Neu-Süd-Wales sind die beiden wichtigsten unter den fünf Kolonien des Australischen Kontinents.

Am Schlusse des Jahres 1883 hatte die Kolonie 1 562 Miles oder 2 513 km Eisenbahnen in Betrieb, und davon waren 187 Miles oder 301 km mit doppeltem Gleise. An 133 Miles oder 214 km wurde noch gebaut. Am theuersten kam die 156 Miles oder 250 km lange Nordbahn von Melbourne nach Echuca am Murray-Flusse mit 50 732 £ pro Mile oder 1,60 km zu stehen. Sämmtliche Bahnen sind Staatsbahnen und führen die breite Spurweite von 5 Fuss 3 Zoll oder 1,60 m. Sie hatten, mit Einschluss des Betriebsmaterials, der Gebäude und einer Eisenbahnbrücke über den Murray-Fluss zur Verbindung mit der Südbahn der Kolonie Neu-Süd-Wales, ziemlich genau 22 000 000 £ gekostet oder im Durchschnitt 14 100 £. Davon wurden 19 150 000 £ durch Anleihen auf dem Londoner Geldmarkte aufgebracht und der Rest von ungefähr 13 pCt. der Staatsrevenue entnommen. Im Jahre 1883 legten die Bahnen 5 700 000 Miles oder 9,17 Millionen Kilometer zurück. Die Jahreseinnahme ergab 1 898 000 £ gegen Ausgaben in der Höhe von 1 082 000 £. Der Reingewinn von 816 000 £ hätte das Anlagekapital mit 3¾ pCt. verzinst, wenn nicht der Staat durch die vielen, zum Theil sehr bedeutenden Unglücksfälle, welche vorkamen, zur Zahlung eines Schadenersatzes von 229 341 £ an die Verunglückten, resp. deren Angehörige gerichtlich verurtheilt worden wäre. Davon entfielen allein auf die Hobson's Bay Bahn 186 300 £. Dies hatte zur Folge, dass im Jahre 1883 aus der Staatskasse 235 000 £ zur Verzinsung des Anlagekapitals der Eisenbahnen zugeschossen werden mussten. Im Jahre 1883/84, von Juli zu Juli gerechnet, ergaben die Einnahmen 2 079 248 £ gegen 1 838 284 £ im gleichen Zeitraume des Vorjahres. Der Eisenbahnminister Honor. D. Gillies glaubt, dass die Einnahmen des laufenden Jahres, wenn nicht wieder grosse Unglücksfälle passiren, die nöthige Verzinsung, welche etwas über 4¼ pCt. erfordert, vollauf decken werden.

Im Laufe des Jahres 1884 wurden in der Kolonie Victoria folgende Bahnstrecken neu eröffnet:

1. Am 15. Februar auf der von Branxholme nach Casterton in der Länge von 32 Miles oder 51½ km in Bau begriffenen Bahn die erste 24 Miles oder 38⅓ km lange Strecke bis Henly. Branxholme, in 37° 50′ südl. Br. und 141° 48′ östlich von Gr., ist ein kleiner Ort mit 350 Einwohnern in einem Weidedistrikte und Station an der von Portland in 38° 20′ südl. Br und 141° 37′ östlich von Gr. nach Melbourne führenden Bahn. Henly, nordwestlich von Branxholme in 37° 26′ südl. Br. und 141° 29′ östlich von Gr., ist ein unbedeutender Ort.

2. Am 2. April auf der von der City of Melbourne nach Bacchus Marsh in Bau begriffenen Bahn die erste 23 Miles oder 37 km lange Sektion von Melbourne nach Melton. Letzteres, in 37° 40′ südl. Br. und 144° 35′ östlich von Gr. und 23 Miles oder 37 km nordwestlich von Melbourne, liegt in einem Ackerbau und Viehzucht treibenden Distrikte. Wegen seines milden Klimas und seiner romantischen Lage wird der Ort von Invaliden und Touristen gern besucht, zählt aber erst 350 Seelen.

3. Am 16. Juni eine Bahn von Castlemaine nach Maldon in der Länge von 10¼ Miles oder 16 km. Castlemaine, in 37° 4′ südl. Br. und 144° 14′ östlich von Gr. und 77⅓ Miles oder 125 km nordwestlich von Melbourne, liegt an der von Melbourne nach Echuca am Murray-Flusse führenden Nordbahn. Es ist eine wichtige Goldminenstadt und zählt 8 000 Einwohner. Maldon, nordwestlich von Castlemaine in 37° südl. Br. und 143° 59′ östlich von Gr. und am Fusse des Mount Tarrangower, hat eine Bevölkerung von 2 825 Seelen. Im Distrikte blühen Ackerbau und Viehzucht, und die dortigen ausgedehnten goldhaltigen Quarzriffe beschäftigten im letzten Jahre 668 Bergleute.

4. Am 8. September eine nur 5 Miles oder 8 km lange Bahn von der City of Melbourne nach Coburg oder, wie der Ort auch genannt wird, Pentridge. Coburg, nördlich von Melbourne in 37° 44′ südl. Br. und 144° 59′ östlich von Gr., zählt 1 650 Einwohner. Es befindet sich dort das grosse Staatsgefängniss.

5. Im November die Bahnstrecke von Pyramid Hill nach Kerang. Es ist dies die zweite, 28 Miles oder 45 km lange Sektion der von der wichtigen Goldminenstadt Sandhurst, in 36° 46′ südl. Br. und 144° 17′ östlich von Gr. und mit 28 153 Seelen, nach Swan Hill am Murray-Flusse in 35° 20′ südl. Br. und 143° 33′ östlich von Gr. in Bau begriffenen Bahn. Pyramid Hill ist ein kleiner Ort in 36° 7′ südl. Br. und 144° 13′ östlich von Gr. Kerang, in 35° 40′ südl. Br. und 143° 55′ östlich von Gr. mit 400 Einwohnern, liegt in einem jungen Ackerbaudistrikte. Es bleibt jetzt noch die letzte, 40 Miles oder 64 km lange Strecke bis Swan Hill zu bauen übrig.

Der Eisenbahnmister machte im Oktober 1884 dem Parlamente eine Vorlage über eine lange Reihe neu zu bauender Bahnen in der Länge von 927 Miles oder 1 491 km. Die Gesammtkosten, mit Einschluss des Betriebsmaterials, sind auf 5 620 000 £ berechnet. Dieselben sollen aus den von der letzten Anleihe noch flüssigen 900 000 £, ferner aus, dem Landfonds zu entnehmenden 700 000 £ und endlich aus einer neuen Anleihe in der Höhe von 4 000 000 £ bestritten werden. Das Parlament genehmigte im Dezember 1884 nicht nur diese Vorlage, sondern beschloss auch noch den Bau von weiteren Bahnen in der Länge von 192 Miles oder 309 km. Der Bau dieser 1 119 Miles oder 1 800 km langen Bahnen dürfte zehn Jahre in Anspruch nehmen. Wir bemerken, dass die öffentliche Schuld der Kolonie am 30. Juni 1884, bei einer Bevölkerung von rund 944,500 Seelen, bereits auf 28 325 112 £ gestiegen war, deren jährliche Verzinsung 1 257 817 £ erforderte. Es ergiebt dies 30 £ oder 600 ℳ pro Kopf der Bevölkerung.

III. Neu-Süd-Wales,

im Jahre 1778 gegründet, ist die älteste Australische Kolonie und umfasst, wie sie jetzt ist, einen Flächeninhalt von 14 540¼ Deutschen Quadratmeilen. Ihre Bevölkerung belief sich am Ende des Jahres 1883 auf 869 310 Seelen (480 497 männlichen und 388 813

weiblichen Geschlechts) oder 51 842 mehr als im Vorjahre, und war am 30. Juni 1884 auf 895 553 Seelen gestiegen.

Am Schlusse des Jahres 1883 hatte die Kolonie 1 320 Miles oder 2 124 km Eisenbahnen in Betrieb, und 602 Miles oder 969 km waren in Bau. Im Laufe des Jahres 1883 kamen 53 Miles oder 85 km neu in Betrieb Es wurden bis Ende 1883 16 915 515 £ oder durchschnittlich 12 810 £ pro Mile auf Eisenbahnen verausgabt.*) Die Bruttoeinnahme im Jahre 1883 belief sich auf 1 931 464 £, die Ausgaben erforderten 1 177 788 £. Der verbleibende Ueberschuss von 753 676 £ verzinste das Anlagekapital mit 4,48 pCt. Es wurden 10 262 077 Personen und 2 863 951 t Güter (1 774 416 Haupt Vieh, 361 006 Ballen Wolle und 1 915 502 t Mineralien u. s. w.) befördert. Das Inventar bestand in 296 Lokomotiven, 839 Personen- und 6 242 Güterwagen. Sämmtliche Bahnen der Kolonie, mit Ausnahme der 45 Miles oder 72 km langen Strecke von der Stadt Deniliquin in 35° 32' südl. Br. und 145° östlich von Gr., sind Staats- und Lokomotivbahnen mit der Spurweite 4 Fuss 8½ Zoll Englisch oder 1,44 m. Anfang November 1884 waren 1 621 Miles oder 2 609 km Eisenbahnen in Betrieb.

Im Laufe des Jahres 1884 wurden folgende Bahnstrecken eröffnet:

1. Am 16. Juni auf der sich auf der Station Wallerawang der Grossen Westbahn in 33° 20' südl. Br. und 150° 7' östlich von Gr. nach Mudgee abzweigenden und in Bau begriffenen Bahn, 85 Miles oder 137 km, die zweite Sektion von Capertree nach Rylstone, 30¼ Miles oder 50 km. Capertree in 33° 9' südl. Br. und 150° 2' östlich von Gr. und Rylstone in 32° 47' südl. Br. und 149° 59' östlich von Gr., sind kleine und unbedeutende Orte.

2. Am 20. August auf der von der wichtigen Kohlenminenstadt Newcastle in 32° 57' südl. Br. und 151° 46' östlich von Gr. (exportirte im Jahre 1884 nach interkolonialen und ausseraustralischen Häfen 1 547 264 t Kohlen gegen 1 359 510 im Jahre 1883) laufenden Nordbahn die 65 Miles oder 105 km lange Strecke von Armidale nach Glen Innes. Die ganze Bahn erhält damit eine Länge von 325 Miles oder 523 km. Armidale ist ein in 30° 31' südl. Br. und 151° 42' östlich von Gr. höchst romantisch gelegener Ort mit 2,200 Seelen in einem Ackerbau und Viehzucht treibenden Distrikte Glen Innes, in 29° 45' südl. Br. und 151° 46' östlich von Gr. mit 1 500 Seelen, ist von wichtigen Zinn- und Bismuthminen umgeben. An der 62 Miles oder 100 km langen Strecke von Glen Innes bis Tenterfield, in 29° südl. Br. und 152° östlich von Gr. und in einem ebenfalls an Zinn reichen Distrikte, wird zur Zeit gebaut. Es fehlen dann noch 12 Miles oder 19 km bis zur Grenze der Kolonie Queensland, deren Bau aber in nächster Zeit auch in Verdung gegeben werden soll. Sind diese in Betrieb gestellt, so ist die Nordbahn mit der von der City of Brisbane, Queensland, auslaufenden Südbahn vereinigt. Gleichzeitig wird die Nordbahn von Newcastle südwärts bis Sydney fortgesetzt. Nach Vollendung dieses Baues werden die Hauptstädte Brisbane, Sydney, Melbourne und Adelaide durch Eisenbahn verbunden sein.

3. Am 2. September auf der von Sydney auslaufenden Grossen Westbahn, welche bis Bourke am Darling-Flusse in 30° 5' südl. Br. und 145° 55' östlich von Gr. fortgesetzt werden soll, die 78 Miles oder 125 km lange Strecke von Nyngan bis Byerock. Die Westbahn erhält damit eine Länge von 455 Miles oder 732 km. Die noch fehlende 48 Miles oder 77 km lange Strecke von Byerock nach Bourke ist bereits in Verdun g gegeben Nyngan in 31° 40' südl. Br. und 147° 20' östlich von Gr. und Byerock in 30° 35' südl. Br. und 146° 12' östlich von Gr. sind unbedeutende Orte.

4. Am 10. September auf der sub 1. erwähnten Bahn nach Mudgee, welche sich auf der Station Wallerawang der Grossen Westbahn nordnordwestlich abzweigt, die dritte 23 Miles oder 37 km lange Section von Rylstone nach Mudgee, einer Stadt mit 3 000 Einwohnern in 32° 35' südl. Br. und 149° 32' östlich von Gr. Der Distrikt, in welchem fast unerschöpfliche Goldfelder liegen, ist auch für Ackerbau und Viehzucht, namentlich für Schafe, ausgezeichnet geeignet.

5. Am 14. September eine 70 Miles oder 113 km lange Bahn, welche sich auf der Station Narrandera in 34° 45' südl. Br. und 146° 35' östlich von Gr. von der Grossen Südbahn abzweigt und südwestlich nach Jerilderie in 35° 21' südl. Br. und 145° 48' östlich von Gr., einem rasch aufblühenden Orte mit 500 Seelen in einem schönen Agrikultur- und Weidedistrikte, läuft.

6. Am 14. Oktober auf der von Sydney aus in südlicher Richtung nach dem Illawarra-Distrikte, wo sich viele Milchwirthschaften befinden, zu bauenden Bahn die ersten 9 Miles oder 14½ km bis Hurstville, einem kleinen Orte in 34° 1' südl. Br. und 151° 12' östlich von Gr.

---

*) Bereits in No. 11 S. 133 d. Ztg. wurde über die Eisenbahnen von Neu-Süd-Wales nach dem „Engineering" kurz referirt Der Vollständigkeit wegen drucken wir die ausführlicheren Angaben des Herrn Greffrath ab. Die Red.

Das Parlament genehmigte im November 1884 den Bau einer Reihe von Bahnen in der Länge von 1 197 Miles oder 1 926 km, deren Gesammtkosten auf 11 270 000 £ veranschlagt sind. Darunter befindet sich auch eine 340 Miles oder 547 km lange Bahn von Forbes, einem hübschen Städtchen mit 2 500 Einwohnern am Lachlan-Flusse in 33° 25' südl. Br. und 148° 3' östlich von Gr. und in einem der vorzüglichsten Agrikulturdistrikte der Kolonie, nach Wilcannia am Darling-Flusse in 31° 32' südl. Br. 143° 30½' östlich von Gr. und mit 1 500 Seelen. Diese Bahn, deren Kosten auf 1 050 000 £ veranschlagt sind, wird in die Nähe der vorerwähnten reichen Silberminen in den Barrier Ranges in 31° 15' südl. Br. und 141° 30' östlich von Gr. führen.

In Submission wurden gegeben:

1. Am 18. Februar 1884 an Messrs. Cain and Co. für die Summe von 151 001 £ der Bau einer 22 Miles oder 35 km langen Bahn von Orange, einer lebhaften Stadt mit 2 750 Einwohnern in 36° 16' südl. Br. und 149° 11' östlich von Gr. und Station an der Grossen Westbahn, nordwestlich nach Molong in 36° 6' südl. Br. und 148° 54' östlich von Gr. und mit 1 500 Seelen in einem an Mineralien reichen Distrikte.

2. Am 23. Mai 1884 an Messrs. Johnston and Co. für die Summe von 491 760 £ der Bau der zweiten 47¼ Miles oder 76 km langen Sektion auf der von Goulburn, an der Grossen Südbahn in 34° 45' südl. Br. und 149° 46' östlich von Gr., südlich von Cooma in 36° 13' südl. Br. und 149° 9' von Gr. in Bau begriffenen Bahn. Die Sektion beginnt bei dem kleinen Orte Bungendore mit 300 Seelen in 35° 15' südl. Br. und 149° 29' östlich von Gr. und reicht bis Michelago in 35° 39' südl. Br. und 149° 13' östlich von Gr. und mit 250 Bewohnern.

3. Im September 1884 an Mr. John Ahearn für die Summe von 79 343 £ die Legung eines zweiten Gleises auf der Bahnstrecke von Parramatta in 33° 45' südl. Br. und 151° 1' östlich von Gr., einer 14 Miles oder 22 km westlich von Sydney gelegenen Stadt mit 8 450 Seelen, nach Penrith in 33° 45' südl. Br. und 150° 44' östlich von Gr. mit 1 500 Bewohnern. Die Länge beträgt 20 Miles oder 32 km.

4. Am 30. Dezember 1884 an Messrs. Foster and Lake für die Summe von 258 886 £ der Bau einer 45 Miles oder 72½ km langen Strecke auf der von Blayney nach Murrumburrah zu bauenden Verbindungsbahn zwischen der Grossen West- und der Grossen Südbahn. Blayney in 33° 31' südl. Br. und 149° 20' östlich von Gr. und am Belabula-Flusse ist eine Station an der Westbahn und zählt 900 Seelen. Murrumburrah in 34° 32' südl. Br. und 148° 27' östlich von Gr. ist ein Städtchen mit 1 600 Einwohnern und Station an der Südbahn. Tenders für eine weitere Strecke von 46⅓ Miles oder 75 km auf dieser Bahn von Young in 34° 17' südl. Br. und 148° 18' östlich von Gr. nach Cowra in 33° 52' südl. Br. und 148° 25' östlich von Gr. sind ausgeschrieben und müssen bis zum 3. Februar 1885 eingereicht werden.

Ein entsetzliches Eisenbahnunglück ereignete sich am 25. Januar 1885 Abends 6 Uhr auf dem Schnellzuge von Melbourne nach Sydney, ungefähr 5 km westlich von der Station Cootamundra an der Grossen Südbahn der Kolonie Neu-Süd-Wales in 34° 39' südl. Br. und 148° 2' östlich von Gr. Durch anhaltende ausserordentlich heftige Regengüsse war ein Viadukt von den Fluthen fortgerissen worden, wodurch eine 50 Fuss weite und 9 Fuss tiefe Oeffnung im Bahndamme entstanden war. In diese sauste der Schnellzug hinein. Nur 12 Personen blieben so gut wie unverletzt. Neun Leichen fand man sofort, fürchtet aber, dass noch manche andere von der wilden Fluth fortgerissen wurden und ihren Tod fanden. Ausserdem erlitten 28 Personen schwere und lebensgefährliche Verletzungen. Die Todtenjury gab ihr Verdikt dahin ab: die Regierung treffe der Vorwurf, den Viadukt viel zu schwach aufgeführt zu haben.

(Schluss folgt.)

Ueber kombinirte Rundreisebillets.

(Fortsetzung.)

4. Die Frage der Gewährung von Freigepäck ist bereits mehrfach zur Sprache gekommen und es hatte sich die Kommission in der hier besprochenen Sitzung gemäss No. III der Tagesordnung der am 29./30. Juli 1884 zu Frankfurt a. M. abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung mit folgenden Anträgen der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau zu beschäftigen, nämlich:

I. den letzten Absatz des § 4 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten" wie folgt abzuändern:

„Auf jedes kombinirte Billet für einen Erwachsenen wird ein Freigepäck von 25 kg und für ein kombinirtes Kinderbillet ein Freigepäck von 12½ kg gewährt";

II. die Ausführungsvorschriften zu den vorbezeichneten „Bestimmungen" dementsprechend abzuändern bezw. zu ergänzen.

Seitens der berichterstattenden Verwaltung wurde darauf hingewiesen, dass die Nichtgewährung von Freigepäck hauptsächlich darauf zurückzuführen sei, dass die Süddeutschen Verwaltungen in ihrem Lokalverkehre Freigepäck nicht gewähren,

dagegen in denjenigen Verkehren, in welchen solches zugestanden wird, den Fahrpreisen einen entsprechenden Betrag für die Gepäckbeförderung zuschlagen.

Es lasse sich nun nicht verkennen, dass durch diese Nichtgewährung von Freigepäck bei kombinirten Rundreisebilleten die Vortheile, welche mit denselben dem Publikum geboten worden, theilweise paralysirt würden. Demgemäss erscheine es auch wohl im Interesse der betheiligten Bahnen selbst liegend, wenn dem Publikum diejenigen Vortheile ungeschmälert gewährt würden, welche demselben auf der Mehrzahl der Vereinsbahnen zuständen. Es wurde deshalb seitens der referirenden Verwaltung für die Annahme der vorliegenden Anträge plaidirt.

Im Schosse der Kommission gingen indessen die Ansichten über die Opportunität der vorgeschlagenen Massregel auseinander.

Ein Theil der vertretenen Kommissionsverwaltungen war zwar der Ansicht, dass das im Oesterreichisch-Ungarisch-Deutschen Rundreiseverkehre bestehende Verfahren der Erhebung von Zuschlagstaxen für Gepäckfreigewicht sich allenfalls auch auf kombinirbare Rundreisebillete anwenden liesse, doch ständen einem solchen Verfahren erhebliche Schwierigkeiten entgegen; zu den letzteren sei beispielsweise zu rechnen, dass eine Neuauflage von vielen Tausenden von Koupons sich nothwendig machen und ausserdem derjenige Theil des Publikums, der eine Gepäckexpedition nicht beanspruche oder einer solchen nicht bedürfe, eine Gebühr bezahlen würde, welcher eine Leistung nicht gegenüberstehe. Hauptsächlich aber werde hierdurch für die Süddeutschen Verwaltungen eine solche Erhöhung der Preise bewirkt, dass die gebotene Ermässigung für das Süddeutsche Publikum, welches an Freigepäck nicht gewöhnt sei, fast vollständig verloren ginge.

Von den Süddeutschen und einigen anderen Kommissionsverwaltungen wurde hierauf ausdrücklich erklärt, dass der Antrag aus den (oben angeführten) bereits von der referirenden Verwaltung hervorgehobenen prinzipiellen Gründen für sie unannehmbar sei. Von anderer Seite wurde ferner die Ansicht ausgesprochen, dass der zur Verhandlung stehende Gegenstand sich unbedingt als eine reine Tariffrage darstelle, deren Regelung im Sinne des Antrages statutenmässig nur unter der Voraussetzung allseitigen Einverständnisses möglich sei.

In hierauf folgender Abstimmung wurde mit überwiegender Mehrheit beschlossen, der Generalversammlung die Ablehnung des Antrages zu empfehlen.

5. In § 7 der „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten“ ist vorgeschrieben, dass der Debit derartiger Billete durch Reiseunternehmer ausgeschlossen sei. Nach Ansicht der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen hat durch den vorerwähnten § 7 nicht auch der Debit durch fremde, dem Vereine nicht angehörende Verwaltungen ausgeschlossen werden sollen.

Diese Auffassung ist gleichwohl — wie seitens der vorgenannten Verwaltung hervorgehoben wird — keine überall feststehende, denn es ist in einer in Angelegenheiten des Deutsch-Oesterreichisch-Schweizerischen Rundreiseverkehrs am 11. November 1884 in Zürich abgehaltenen Konferenz von einigen Seiten die Ansicht ausgesprochen worden, wie es zweifelhaft erscheine, ob die für den Vereins-Rundreiseverkehr getroffenen Vereinbarungen die Abgabe der für das Vereinsgebiet aufliegenden Koupons an fremde Verwaltungen gestatten.

Zur Klarstellung dieser zweifelhaften Frage ist nun beantragt worden, dem § 7 der Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten zuzusetzen:

„Dagegen unterliegt die Ueberlassung des Debits an fremde, ausserhalb des Vereinsgebiets gelegene Bahnverwaltungen keinem Anstande.

Bedingung ist jedoch hierbei, dass solche Verwaltungen rücksichtlich ihrer Anschlussstrecken ermässigte Anschlussbillete oder Koupons für kombinirbare Rundreisebillete verausgaben und solche auf Wunsch auch an die Vereinsverwaltungen zum Debit überlassen. Koupons für kombinirbare Rundreisebillete können in solchen Fällen, insofern als die Bestimmungen für die fremden Strecken denjenigen des Vereins gleichgehalten werden, für beide Bahngebiete in ein Billet vereinigt werden.“

Die Annahme dieses Antrages empfehle sich — wie die antragstellende Verwaltung ferner hervorhob — auch im Interesse der an die fremden Bahnen anschliessenden Vereinsbahnen, weil denselben hierdurch die Vereinbarung besonderer Rundreisebillete, sowie die Auflage besonderer Tarife und Billete vielfach werde erspart werden.

Der Kommission schien der Antrag eine naturgemässe Folge des unter § 6 der „Bestimmungen über kombinirbare Rundreisebillete“ aufgenommenen, im Interesse thunlichster Erleichterung des Reiseverkehrs gefassten Beschlusses der vorjährigen Generalversammlung zu sein. Nach diesem Beschlusse ist nämlich die Kombinirung solcher Touren zulässig, bei denen das Vereinsgebiet an einem Punkte verlassen und an einem anderen Punkte wieder betreten wird, vorausgesetzt, dass die innerhalb des Vereinsgebietes zurückzulegenden Strecken zusammen immer noch mindestens 600 km umfassen.

Die Kommission war ferner der Ansicht, dass die Gründe, welche s. Z. dazu geführt haben, den Debit kombinirbarer Rundreisebillete durch Reiseunternehmer auszuschliessen, auf die hier zur Entscheidung stehende Frage nicht angewendet werden könnten, weil nach Lage der Verhältnisse die Abgabe von Vereinskoupons an andere als die den betreffenden Vereinsverwaltungen benachbarten Verwaltungen der Schweizerischen Bahnen, der Belgischen Staatsbahn und der Französischen Ostbahn voraussichtlich nicht erfolgen werde. Zwischen diesen Verwaltungen und den Vereinsverwaltungen, wenigstens einem Theile der letzteren, beständen aber so lebhafte Verkehrsbeziehungen, dass die Abgabe von Koupons an die ersteren an und für sich unbedenklich erscheine, zumal auch unter dieser Voraussetzung die den Vereinsverwaltungen aus der Ablassung einiger Hunderte von Koupons etwa entstehenden Mehrkosten um so weniger in Betracht kommen könnten, als die hierdurch geschaffene Verkehrserleichterung jedenfalls zur Hebung des Verkehrs beitragen, also auch finanziell von günstigem Einfluss sein werde.

Die Kommission glaubte deshalb, der Generalversammlung die Annahme des Antrages mit der Massgabe empfehlen zu dürfen,

entweder:

dass die betreffenden fremden Koupons mindestens gleiche (keinenfalls eine geringere) Gültigkeit wie die Vereinskoupons haben und dass der Bezug der Vereinskoupons seitens der fremden Verwaltungen, sowie auch die Abrechnung durch Vermittelung einer Vereinsverwaltung (etwa der Badischen Staatsbahn gegenüber den Schweizerischen etc. Bahnen, der Elsass-Lothringischen Bahn gegenüber den Französischen Bahnen, der Königlichen Eisenbahndirektion — linksrheinischen — zu Köln gegenüber den Belgischen Nichtvereinsbahnen) erfolgt; ferner, dass zur Erleichterung der Abrechnung die fremden Koupons nicht mit den Vereinskoupons in Einem Billet vereinigt werden, wogegen die fremden Koupons von den Vereinsverwaltungen direkt bei den betreffenden fremden Verwaltungen zu bestellen und auch mit den letzteren abzurechnen sein würden;

oder:

dass die fremden Verwaltungen sich sämmtlichen, die kombinirbaren Rundreisebillete betreffenden Vereinsbestimmungen unterwerfen, in welchem Falle diese Verwaltungen in die Reihe der an dem Rundreiseverkehr des Vereins betheiligten Verwaltungen eintreten und auch die Abgabe der Koupons, sowie die Verrechnung direkt von Verwaltung zu Verwaltung zu erfolgen haben würde und ferner sämmtliche Koupons (fremde wie Vereinskoupons) in ein Billet aufgenommen werden könnten.

Nachdem auch der Herr Vertreter der antragstellenden Verwaltung sich mit diesen Beschlüssen einverstanden erklärt hatte, wurde die referirende Verwaltung ersucht, bis zur nächsten (am 10. Juni cr. stattfindenden) Sitzung eine Formulirung der gefassten Beschlüsse vorzulegen.

6. Bekanntlich beschäftigt man sich zur Zeit im Vereine eingehend mit der Abänderung bezw. Verbesserung des Fragenheftes zu den „Statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen“. Gelegentlich der Berathungen über diesen Gegenstand war nun von einer Seite der Wunsch ausgesprochen worden, auch den Verkehr auf kombinirbare Rundreisebillete statistisch nachzuweisen.

Die Kommission für Angelegenheiten der Statistik hat das Zweckmässige solcher statistischen Aufzeichnungen zwar anerkannt, sich aber mit dem Gegenstande nicht eingehender beschäftigt, weil sie für angemessen hielt, dass zunächst die Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs über diese Frage gehört werde.

Diese letztere hat sich nun in der hier besprochenen Sitzung mit dem obigen Antrage beschäftigt und auch sie erachtete eine Vereinsstatistik über den Rundreiseverkehr als ein Bedürfniss und zwar (behufs möglichst zeitiger Veröffentlichung) in gesonderter Durchführung von der allgemeinen Vereinsstatistik.

Eine aus folgenden Verwaltungen:
Württembergische Staatsbahn,
Oldenburgische Staatsbahn,
Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg,
K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen,
Oesterreichische Nordwestbahn
bestehende Subkommission wurde deshalb beauftragt, Vorschläge über die Grundlagen und die Einrichtung der statistischen Uebersichten auszuarbeiten und der Kommission behufs Beschlussfassung in der nächsten Sitzung vorzulegen.

Was nun die ferneren Beschlüsse bezüglich der kombinirbaren Rundreisebillete betrifft, so können wir von deren Mittheilung um so mehr absehen, als dieselben aus den demnächst seitens der geschäftsführenden Direktion zur Versendung gelangenden „Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten etc.“ zu ersehen sein werden.

Wie wir hören, geht auch das „Hauptverzeichniss der Koupons" seiner Vollendung entgegen. Das gleiche ist der Fall mit der zugehörigen Uebersichtskarte. In Bezug auf die letztere — welche mit dem Hauptverzeichniss voraussichtlich zu dem äusserst mässigen Preise von 40 ₰ abgegeben werden wird — ist hervorzuheben, dass dieselbe gegenüber der früheren Ausgabe einen wesentlichen Fortschritt darstellt, welcher um so mehr anzuerkennen ist, als nur sehr wenig Zeit zu deren Herstellung erübrigte und es galt, technische Schwierigkeiten mannigfachster Art zu überwinden. —ch.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Verzeichniss gleichnamiger Stationen. Zu diesem Verzeichniss ist der IV. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion herausgegeben und vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1400 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Verweigerung der Uebernahme der lediglich mit einer Centralkuppelung versehenen Wagen seitens der Französischen Bahnen (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 1419 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereinsstatut, betreffend das Uebereinkommen über die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 1443 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem IV. Nachtrag zu dem Verzeichniss gleichnamiger Stationen (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 1472 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Druckkosten (abgesandt am 14. d. Mts. an diejenigen Verwaltungen, welche dergleichen Kosten zu begleichen haben).

No. 1475 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Einschleppung der Viehseuche (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 1537 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 5. und 6. d. Mts. in Hamburg abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 17. d. Mts.). — Nächste Kommissionssitzung am 10. Juni cr. in Landeck.

Demokratisirung der Eisenbahnen.

Unter dieser Ueberschrift stellt das Englische Wochenblatt „The Spectator" (No. 2956 vom 21. Februar 1885) Betrachtungen darüber an, wie mit der stetig fortschreitenden Demokratisirung der politischen Institutionen und der gesellschaftlichen Zustände in England sich auch die Demokratisirung der Englischen Eisenbahnen vollzieht. Angeknüpft werden diese Betrachtungen an die bei einem Meeting der Great Northern Eisenbahngesellschaft von dem Vorsitzenden gemachte Mittheilung, dass die Zahl der Passagiere I. und II. Wagenklasse und die Einnahme aus diesen beiden Klassen andauernd zurückgegangen, dagegen die Zahl der Passagiere III. Klasse und die Einnahme aus dieser Klasse stetig gewachsen sei, — eine Erscheinung, welche die ernsteste Aufmerksamkeit der Verwaltung verdiene und die Frage nahe lege, ob es sich überhaupt in Zukunft noch lohne, fast leere Wagen II. Klasse mittelst schneller Züge auf weitere Entfernungen mitzuführen.

Diese Erklärung des Vorsitzenden der Great Northern, so heisst es in dem Artikel, enthält das unumwundene Anerkenntniss, dass die Midland Eisenbahn, als sie bereits vor 10 Jahren den Muth hatte, die II. Wagenklasse ganz abzuschaffen, die Tendenz dieser Zeit richtig erkannt und klug benutzt hat. Sie ist — und dies ist das Merkwürdige dabei — in diesem Jahre doppelt dafür belohnt worden, da sie die einzige Bahn ist, die eine Mehreinnahme aus dem Personenverkehr I. Klasse zu verzeichnen hat. Alle übrigen Bahnen weisen aus dem Verkehr I. Klasse Mindereinnahmen nach, nur dass diese ihre Mindereinnahmen nicht so auffallend sind, als ihre Mindereinnahmen aus dem Verkehr II. Klasse. Aber selbst bei der Midland, obgleich dieselbe — und zwar infolge der grösseren Länge der von dem einzelnen Passagier durchfahrenen Strecken — eine geringe Mehreinnahme von 10 000 £ aus der I. Klasse gehabt hat, hat die Zahl der I. Klasse beförderten Personen um 30 000, d. h. um 3—4 pCt. abgenommen. — Aus der Zusammenstellung der Betriebsergebnisse sämmtlicher Eisenbahnen Englands für die Zeit von 1873—1883 ergiebt sich, dass die Einnahme aus jeder der einzelnen Klassen bis 1875, in welchem Jahre die Midland die II. Klasse abgeschafft hat, stetig gewachsen sind, von da ab aber, trotz der Zunahme der Bevölkerung, die Einnahme aus den beiden ersten Klassen fortwährend gefallen sind, bis im Jahre 1883 die Passagiere II. Klasse ¾ Millionen und die Passagiere II. Klasse ⅓ Million weniger einbrachten, als 10 Jahre vorher. Auf der andern Seite sind die Einnahmen aus dem Verkehr der III. Klasse mit grossen Schritten in die Höhe gegangen und betragen gegenwärtig 5½ Millionen mehr als im Jahre 1873. Diese relative Vermehrung und Verminderung hat in noch höherem Grade im Jahre 1884 stattgefunden, und es ist jetzt vollständig klar, dass alle grossen Linien — wenigstens die nördlich der Themse — dem Vorgange der Midland werden folgen müssen. Aber auch die südlichen Linien werden durch ihre Betriebsresultate dazu gezwungen werden. Denn die South Western, welche vielleicht mehr als irgend eine andere Bahn auf den Personenverkehr angewiesen ist, zeigt pro 1884 eine Mindereinnahme von 1 600 £ in der I. und II. Klasse und eine Mehreinnahme von 22 000 £ in der III. Klasse; die Brigton Bahn zeigt ein Mindereinnahme von 12 000 £ in I. und II. Klasse, eine Mehreinnahme von 7 000 £ in der III. Klasse, und selbst bei der South Eastern, welche einen Rückgang der Einnahme bei allen 3 Klassen zu verzeichnen hat, ist dieser Rückgang am stärksten bei der I. und II. Klasse, am geringsten in der III. Klasse.

Es ist hiernach an der Zeit, sagt der „Spectator", dass sämmtliche Eisenbahnverwaltungen erkennen sollten, dass die Demokratie ihnen auf den Fersen und im Begriff ist, ihre Tendenzen zu verwirklichen. Die Abschaffung der II. Klasse muss in diesem oder dem nächsten Jahre eine vollendete Thatsache werden. Auf der Midland, welche noch dazu verhältnissmässig niedrige Fahrpreise für die I. Klasse hat, ist es schon jetzt — abgesehen von einem oder zwei bestimmten Zügen und abgesehen von gewissen Jahreszeiten — stets möglich, ein Koupee I. Klasse für sich allein zu erhalten und oftmals bleiben sämmtliche Koupees I. Klasse gänzlich unbesetzt. Der Zustand aber, dass eine Eisenbahngesellschaft für den Betrag eines einzigen Billets I. Klasse einen einzelnen Passagier in einsamer Würde durch das ganze Land zu befördern hat, ist auf die Dauer nicht aufrecht zu erhalten.

Die bevorstehende Veränderung wird sich nicht in der Weise vollziehen, dass die Passagiere II. Klasse auf das Niveau der III. Klasse herabgedrückt werden. Im Gegentheil hat die bisher vereinzelt von der Midland eingeführte Massregel die Tendenz bethätigt, die Passagiere III. Klasse der bisher in der II. Klasse gewährten grösseren Annehmlichkeiten theilhaftig werden zu lassen. Der Komfort in der III. Klasse auf der Midland und selbst auf der North Western ist bei weitem grösser, als auf der South-Western, und selbst die South Western hat sich gezwungen gesehen, dem Beispiel der nördlichen Linien zu folgen und auch in den Expresszügen die III. Klasse mitzuführen.

Das Benehmen und die Sitten der Reisenden III. Klasse haben sich in entsprechendem Grade verbessert. Damen und ängstliche ältere Herren sind geneigt, sich zu vergegenwärtigen, dass Lefroy, Müller und Oberst Baker zur Ausführung ihrer Verbrechen die I. Wagenklasse als die geeignetste angesehen haben. Schon aus Besorgniss vor der Möglichkeit ähnlicher Vorkommnisse ziehen sie die Benutzung der III. Klasse vor. Dadurch aber, dass die Zahl der „respektablen" Personen, welche die III. Klasse benutzen, wächst und hiermit eine grössere Vermischung der verschiedenen Gesellschaftsklassen eintritt, hat sich die Annehmlichkeit des Reisens in III. Klasse augenscheinlich gehoben. Man kann dreist behaupten, dass dadurch auch der Trunksucht entgegengewirkt ist. Der betrunkene Arbeiter oder Matrose, bisher der Schrecken aller besser gekleideten Passagiere III. Klasse, ist jetzt so selten geworden, wie ein schwarzer Schwan. Derselbe wird jetzt mehr wie ein gentleman behandelt und er lernt, sich wie ein solcher zu benehmen. Je mehr sich dieser Einfluss geltend macht, je weniger werden viele Reisende sich veranlasst finden, die Benutzung der I. Klasse vorzuziehen, während schon gegenwärtig kein Mensch einen einleuchtenden Grund findet, der II. Klasse den Vorzug zu geben.

Würde die Ausstattung der II. Klasse noch weiter verbessert und dies wird geschehen müssen —, so wird ein Unterschied in dem Komfort der einzelnen Klassen überhaupt nicht mehr vorhanden sein. Gegenüber solchen Reisenden, welche möglichst für sich zu bleiben wünschen, wird der Gesichtspunkt massgebend werden, dass die Erfüllung dieses Wunsches den Eisenbahngesellschaften mehr kostet und deshalb auch von den Reisenden höher als bisher bezahlt werden müsse. Gelangt man dahin, dass die Eisenbahnen der Regel nach nur eine einzige Wagenklasse führen, so würde daneben für Millionäre und für kränkliche Personen etwas dem Pullman'schen Palastwagen Aehnliches eingeführt werden können. Aber für die grosse Menge des reisenden Publikums — Bauer wie Edelmann — würde die eine gemeinschaftliche Klasse genügen. Die Absicht, den Reisenden gleichzeitig eine thunlichste Isolirung zu ermöglichen, würde am besten durch Annahme des Schweizer Systems erreicht werden, welches die mit einer solchen Isolirung verbundene Gefahr vermeidet und doch ein Sichzurückziehen des Passagiers, wenn auch nur in beschränkter Weise, gestattet.

Diese — vielleicht jetzt noch als vorzeitig angesehenen Ideen könnten ohne Frage schon jetzt verwirklicht werden, wenn sich die dazu erforderliche kühne Hand fände. Die Entwickelung des elektrischen Lichts z. B. wird vielleicht die Entwickelung eines grösseren Eisenbahnwagens beschleunigen und hierdurch zur Ausgleichung der Unterschiede der Klassen mit beitragen(?).

Nach den Erfahrungen der letzten 10 Jahre und nach den die Gegenwart beherrschenden Tendenzen lässt sich soviel mit Bestimmtheit sagen, dass die Eisenbahnen, wenn sie sich in der vorgedachten Weise auf die Gesammtheit der Bevölkerung stützen würden, in ihren Erwartungen nicht getäuscht werden würden, und dass auch bezüglich der Eisenbahnen eine Politik, welche auf Aufhebung von Klassenunterschieden gerichtet ist, die grundsätzlich richtige ist.

Krankenversicherung in Sachsen.

Auf Grund des Reichsgesetzes, betreffend die Krankenversicherung der Arbeiter, vom 15. Juni 1883, sind bei der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung neben einer weiter unten besonders zu besprechenden Bau-Krankenkasse im ganzen sechzehn verschiedene Betriebs-Krankenkassen errichtet. Die Mitgliedschaft dieser Kassen bestimmt sich anders als bei den Preussischen Staatsbahnen — wo bei jedem Betriebsamte, abgesehen von den Kassen für die verschiedenen Bauausführungen, zwei Krankenkassen, nämlich eine für das gesammte beim Betriebe und eine für das gesammte in den Werkstätten beschäftigte Personal bestehen —, in erster Linie nach der Zugehörigkeit zu den verschiedenen Dienstzweigen dergestalt, dass die Angehörigen dreier Dienstzweige, nämlich die im Zugförderungs-(Maschinen-)dienst, die im Zugbegleitungs-Fahrdienst und die bei der Werkstättenverwaltung beschäftigten Personen aus dem ganzen Bereiche der Sächsischen Staatsbahnen zusammen und ausserdem die im Hauptverwaltungsdienst verwendeten Personen zusammen zu je einer Betriebs-Krankenkasse vereinigt sind, während die dem Eisenbahn-Stationsdienst Angehörenden nach den 6 Betriebs-Oberinspektionsbezirken und die dem Eisenbahn-Unterhaltungsdienst Angehörenden nach den 6 Ingenieurbezirken je 6 gesonderte Betriebs-Krankenkassen bilden.

Die bei den selbstständigen Bahnverwaltungen der Sekundärbahnen beschäftigten Personen sind je nach ihren Stationsorten und ihrer Beschäftigung einer der zuletzt gedachten 12 Krankenkassen zugetheilt.

Bei dieser Eintheilung nach der Zugehörigkeit zu den verschiedenen Dienstzweigen ging man einmal davon aus, dass bei den Kassenmitgliedern, wenn sie unter gleichen Lohn- und sonstigen Lebensverhältnissen stehen, das Bewusstsein der Zusammengehörigkeit in besonderem Grade erweckt und dadurch zugleich das Interesse derselben am Unterstützungsverbande erhöht wird. Hauptsächlich aber war massgebend, dass die Art und Häufigkeit der Erkrankungen je nach den Beschäftigungsarten der Bediensteten eine verschiedene ist. So erkrankten z. B. im Jahre 1881 bei der Sächsischen Staatsbahnverwaltang von je 100 Beamten

43 Mann beim Maschinenpersonal,
34 „ „ Fahrpersonal,
19 „ „ Bahnunterhaltungs-Personal,
15 „ „ Stations- und Expeditionspersonal.

Die mittlere Dauer der Krankheit war dabei

23,3 Tage beim Maschinenpersonal,
34,5 „ „ Fahrpersonal,
30,5 „ „ Bahnunterhaltungs-Personal und
38,6 „ „ Stations- und Expeditionspersonal.

Es wird also durch die getroffene Eintheilung vermieden, dass die grösseren Lasten des einen Dienstzweiges mit auf den anderen übertragen werden, welcher hinsichtlich der Erkrankungen unter günstigeren Verhältnissen steht.

Die in zweiter Linie durchgeführte Eintheilung der Angehörigen einzelner Dienstzweige in engere örtlich begrenzte Bezirke hat hauptsächlich den Zweck, dem Hauptfeinde der Krankenkassen, der Simulation, entgegen zu wirken.

Die regelmässigen Beiträge der versicherungspflichtigen Mitglieder sind auf das gesetzlich zulässige Maximalmass (cfr. §§ 64 No. 1 und 31 des Eingangs angezogenen Reichsgesetzes), d. i. auf 2 pCt. des wirklichen Verdienstes, soweit dieses 4 *M.* für den Arbeitstag nicht übersteigt, und die Beiträge der Betriebsverwaltung auf 50 pCt. der hiernach von den versicherungspflichtigen Kassenmitgliedern eingehenden Beträge festgesetzt worden. Die zur Theilnahme nicht verpflichteten Mitglieder haben volle 3 pCt. ihres Verdienstes beizutragen.

Die Maximalsätze der Mitgliederbeiträge sind gewählt worden, weil man nicht zu übersehen vermochte, inwieweit die Kassen im Stande sein werden, ihren Verpflichtungen nachzukommen und weil es leichter ist, eventuell die Beiträge herabzusetzen, als sie bei Insuffizienz der Kasse nachträglich zu erhöhen.

Die gegenüberstehenden statutarischen Leistungen der Kassen übersteigen die in den §§ 6, 20 und 64 des angezogenen Reichsgesetzes normirten Minimalleistungen, als:

a) freie ärztliche Behandlung der Mitglieder, freie Arzenei etc. von Beginn der Krankheit an auf 13 Wochen,
b) Gewährung eines Krankengeldes in Höhe der Hälfte des durchschnittlichen Tagelohnes der betreffenden Klasse der Versicherten, soweit er 3 *M.* nicht übersteigt, oder nach § 64 No. 1 des Reichsgesetzes die Hälfte des wirklichen Arbeitsverdienstes der einzelnen Versicherten (die letztere Bemessungsweise ist gewählt worden) vom 3. Tage nach der Erkrankung ab ebenfalls auf 13 Wochen,
c) Gewährung einer gleichen Unterstützung (a und b) an Wöchnerinnen auf 3 Wochen von der Niederkunft an,
d) Gewährung eines Sterbegeldes im 20 fachen Betrage des ortsüblichen Tagelohnes

insofern, als auch den Familienangehörigen der Mitglieder freie ärztliche Behandlung, die Leistung der erforderlichen Arzenei etc. aber zum halben Kostenpreise und in Sterbefällen ein Sterbegeld in Höhe des 30 fachen Betrages des ortsüblichen Tagelohnes gewöhnlicher Tagearbeiter und daneben noch beim Tode der Ehefrau eines Mitgliedes ein solches in Höhe von $^2/_3$ und beim Tode eines noch nicht 15 Jahre alten oder sonst gänzlich erwerbsunfähigen Kindes eines Mitgliedes in Höhe von $^1/_3$ des für das Mitglied festgesetzten Sterbegeldes zugesagt ist.

Die Leistungen der Krankenkasse für die Werkstätten gehen noch weiter, indem dieselbe freie ärztliche Behandlung, freie Arzenei etc. und ebenso auch das Krankengeld nicht nur bis zu 13 Wochen, sondern bis zu einem Jahr und ferner bei Todesfällen ein Sterbegeld in Höhe des 40 fachen Betrages des ortsüblichen Tagelohnes gewährt. Es ward dies deshalb bestimmt, weil die Werkstättenarbeiter zum Theil schon auf Grund der Statuten ihrer bisherigen Kranken- und Begräbnisskasse sich im Genuss der betreffenden Vortheile befunden hatten. Auch ist die Werkstätten-Krankenkasse, da sie das Vermögen der gedachten bisherigen Kranken- und Begräbnisskasse der Werkstättenarbeiter in Höhe von ca. 45 000 *M.* übernommen hat, im stande, höhere Leistungen zu gewähren, als die übrigen Betriebs-Krankenkassen, welche sich einen Fonds aus den Beiträgen ihrer Mitglieder erst zu sammeln haben.

Ausserdem ist die Generaldirektion noch kürzlich ermächtigt worden, an die den Betriebs-Krankenkassen angehörenden Arbeiter bei länger als 3 Tage andauernden Krankheiten in besonders geeigneten Fällen für jeden der gesetzlichen 3 Karenztage (zwischen der Erkrankung und dem Beginne der Krankengeld-Zahlung) eine Unterstützung nach Höhe des halben Tagelohnes aus der Eisenbahn-Betriebskasse zu gewähren.

Die Organisation der Betriebs-Krankenkassen lehnt sich im wesentlichen an das Preussischerseits aufgestellte Normalstatut an. Die Generalversammlung der Mitglieder besteht nicht aus sämmtlichen Mitgliedern, sondern aus Vertretern derselben, davon je einer auf 100 bezl. 60, 50, 40 oder 20 Mitglieder entfällt. Der Vorstand besteht aus 3 von der Generalversammlung gewählten Mitgliedern und einem von der Generaldirektion ernannten Vorsitzenden, welcher nicht Mitglied der Kasse zu sein braucht. Es sind dazu bestimmt worden: für die 12 nach den Betriebs-Oberinspektionsbezirken und bezl. den Ingenieurbezirken eingetheilten Kassen die 6 Betriebs-Oberinspektoren und bezl. Bezirksingenieure (wo diese Funktionen in einer Person vereinigt sind, ist dieselbe Vorsitzender beider bezüglichen Kassen, so in Zwickau und Leipzig I), während für die Krankenkasse des Zugförderungs-(Maschinen-)dienstes der Vorstand der Maschinen-Oberinspektion, für die des Zugbegleitungs-(Fahr-)dienstes ein Beamter der Transport-Oberinspektion, für die Kasse der Werkstättenverwaltung der Vorstand der Maschinen-Hauptverwaltung in Chemnitz und für die des Hauptverwaltungsdienstes ein Eisenbahnsekretär zu Vorsitzenden ernannt worden sind.

Die Zugehörigkeit der beim Staatseisenbahnbau beschäftigten Personen ist ein verschiedener, je nachdem sie bei einem von der Generaldirektion der Staatsbahnen geleiteten Bau oder bei der selbstständigen Staatseisenbahn-Bauverwaltung, welche von einem direkt dem Finanzministerium unterstellten Baukommissare geleitet wird, beschäftigt sind. Ersteren Falls sind die zu versichernden Personen derjenigen Betriebs-Krankenkasse zugetheilt, welche für den Bahnunterhaltungs-Dienst des benachbarten Ingenieurbezirkes besteht. Für die bei der selbstständigen Staatseisenbahn-Bauverwaltung verwendeten Personen aber ist eine besondere Bau-Krankenkasse errichtet, welche dem Königlichen Baukommissar, Finanzrath Schreiner, unterstellt ist und für welche der Bau-Oberingenieur als Vorsitzender bestimmt wurde. Die Statuten dieser Bau-Krankenkasse sind im wesentlichen ganz die gleichen wie die der Betriebs-Krankenkassen. Für die Generalversammlung wird von je 15 Mitgliedern ein Vertreter gewählt.

Rücksichtlich der drei Karenztage ist hier der Baukommissar ermächtigt, unter den oben angeführten Voraussetzungen eine Unterstützung in Höhe des halben Tagelohnes und zwar aus der Baukasse zu gewähren. Im übrigen ist noch zu bemerken, dass diese Einrichtungen sich allenthalben nur auf die im unmittelbaren Dienst des Staatsfiskus, nicht aber auf die von den Bauunternehmern angenommenen Personen erstrecken. Die Arbeiter der Unternehmer sind bei anderen Kassen zu versichern.

Soweit es sich bis jetzt beurtheilen lässt, scheint es, als wollten sich die getroffenen Einrichtungen bewähren. Allerdings ist zu beklagen, dass viele, namentlich unverheirathete Arbeiter, welche zunächst der zuständigen Betriebs-Krankenkasse beigetreten waren, nachträglich wieder ausgetreten und sich einer der nach § 75 des Reichsgesetzes zulässigen freien Hilfskasse zugewendet haben. Es erklärt sich dies daraus, dass die Familienväter wegen der Gewährung freier ärztlicher Behandlung und billiger Arzeneimittel etc. für ihre Angehörigen mehr Vortheile aus der Kasse geniessen als die Junggesellen, während diese ebensoviel zu der Kasse beitragen müssen, als die Verheiratheten.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Nordbahnfrage und die Verstaatlichungsaktion.

Die von der Regierung mit der Nordbahn abgeschlossene Konvention hat ihre gefährlichste Etappe überstanden; der Eisenbahnausschuss des Abgeordnetenhauses hat dieselbe mit einer Majorität von 3 Stimmen nach den Amendements des Subkomitees angenommen.*) Dass die darin vorkommenden Unklarheiten und Widersprüche in der Berathung des Plenums beseitigt werden müssen, wenn nicht der permanente Krieg zwischen der Nordbahn und der Regierung begründet werden soll, ist jedem Fachkundigen klar. Ob es nicht auch besser wäre der Nordbahn ein gewisses Prozent staatlich zu garantiren und das diesen Prozentsatz übersteigende Erträgniss mit dem Staate „hälftig“ zu theilen, statt nachträgliche Tarifreduktionen auf einseitiges Verlangen des Handelsministers vorzunehmen, ob den Nordbahnaktien wirklich eine Jahresdividende von 100 fl., wie der Ausschuss zu § 7 des Uebereinkommens beschloss, oder mehr zugestanden werden soll, ehe Tarifreduktionen eintreten können — darüber kann man verschiedener Meinung sein. Darüber kann aber dem den Schlagworten des Tages gegenüber Unbefangenen kein Zweifel obwalten, dass in dem Nordbahnübereinkommen thatsächlich alle Vortheile der Verstaatlichung erzielt sind und dass gegenwärtig nur ein gemischtes Eisenbahnsystem in Oesterreich jene Garantie bieten kann, welche die Voraussetzung für ein stabiles Verkehrssystem bildet. Eine Verstaatlichung der Nordbahn wäre gegenwärtig mit enormen Schwierigkeiten juristischer und finanzieller Natur verbunden; so reich ist unser Staat nicht, um sich blos des Prinzipes wegen diesen Luxus zu gönnen; um so mehr da durch das Uebereinkommen der Nordbahn-Verstaatlichung vorgearbeitet wird. Ob die Konzession auf 55 oder weniger Jahre ertheilt werden soll, ob es endlich nicht zweckmässiger wäre, die definitive Entscheidung selbst auf die Gefahr eines kurzen Provisoriums dem aus den bevorstehenden Wahlen hervorgegangenen neuen Reichsrathe zu überlassen — das sind nebensächliche Fragen. Gewiss ist es, dass das aus so verschiedenartigen Elementen zusammengefasste, über 4000 km betragende Oesterreichische Staatsbahnnetz sich betriebstechnisch erst konsolidiren und auch der Staatsschatz sich erholen muss, ehe an weitere kostspielige Aquisitionen und vielleicht auch Experimente geschritten werden darf. — Handelsminister von Pino erklärte übrigens im Ausschuss, falls die Nordbahn auf die Anträge des Subkomitee nicht eingehe rechtzeitig neue Vorschläge machen zu wollen.

Die Berathung der Nordbahnvorlage im Plenum des Abgeordnetenhauses soll unmittelbar nach Schluss der Budgetdebatte stattfinden.

Entgang der Steuerzuschläge von den Staatseisenbahnen.

Bei der ersten Lesung des (bereits mitgetheilten) Gesetzentwurfes, betreffend die Entschädigung für den Entgang dieser Steuer an die bezüglichen Gemeinden und Länder, äusserte sich der Finanzminister u. a.: Es haben sich über die von den einzelnen Ländern hierüber eingelangten, übrigens auch verschiedenartigen Petitionen wieder verschiedene Meinungen der zu Rathe gezogenen Ministerien geltend gemacht. Es sind Meinungen zu Tage getreten, kraft deren Staatseisenbahnen überhaupt nicht steuerpflichtig und diese Unternehmungen als ein Regal zu betrachten sind. Es haben sich gegentheilige Meinungen ergeben, dass das reine Erwerbsunternehmungen sind, welche, wie jede andere, zur Zahlung der landesfürstlichen, resp. auch Zuschlagssteuern, zu verpflichten wären. Weiter hat sich aber auch der Umstand ergeben, dass die einzelnen Petita der Landesausschüsse und Gemeinden doch nicht alle gleichartig sind. So wird in einigen Petitionen verlangt, dass die Zuschläge zur Steuer für diejenigen Eisenbahnen, welche früher als Privatbahnen steuerpflichtig waren, für die Länder künftig trotz der eingetretenen Verstaatlichung derselben gezahlt werden, und wenn ich vorläufig, weil die Sache nicht ausgetragenen ist, über das Rechtsprinzip mich weiter nicht auslasse, kann ich doch zugeben, dass es sich bei derartigen Petitionen nicht um ein lucrum cessans, sondern einfach um die Vermeidung eines Entganges an Einkünften handelt, und selbstverständlich kann es weder für das Haus noch für die Regierung gleichgültig sein, ob nicht in einem oder dem andern Falle zu grosse Störungen des autonomen Haushaltes eintreten. Es gab aber auch Petitionen, welche verlangten, dass bei denjenigen verstaatlichten Bahnen, welche kraft der früheren Gesetze als Privatbahnen und jetzt als Staatsbahnen spezielle Steuerbefreiungen geniessen, infolge ihrer Verstaatlichung die gleiche Steuerpflicht zu gunsten der Länder eintrete. Das geht viel weiter, weil es sich nicht um den Entgang eines Einkommens, sondern einfach um ein lucrum, um einen Gewinn handelt. Drittens waren einige Petitionen, welche auch so weit gingen, dass der Staat von jenen Bahnen, die er aus eigenen Mitteln baut oder bauen wird, auch Zuschläge von der zu bemessenden Staatssteuer zahle, wo es sich doch offenbar nicht um einen Entgang handelt, weil, so lange die Staatseisenbahnen nicht bestanden, auch keine Zuschläge gezahlt wurden. Weil so verschiedenartige, mitunter so weitgehende Petita vorhanden waren, hat die Regierung zur Beschleunigung der Sache eine Kommission einberufen, und ich kann bestimmt sagen, dass seitens der Regierung der Entwurf zu einem Gesetze dem Reichsrathe im Herbste vorgelegt werden wird. Ich glaube, vom praktischen Standpunkte, um das Mögliche und Billige für den Staat und für die Länder zu erzielen, wäre es vielleicht zweckmässiger, auf diesen Entwurf der Regierung zu warten.

Eisenbahn Doboj-Dolny-Tuzla-Siminhau.

Sowohl im Oesterreichischen als auch im Ungarischen Abgeordnetenhause wurde ein Gesetzentwurf, betreffend die Herstellung einer schmalspurigen Eisenbahn von Doboj über Dolny-Tuzla nach Siminhau, eingebracht. Die projektirte Bahn ist 70 km lang und mit einem Kostenerfordernisse von 1300000 fl. präliminirt. Die Regierung soll ermächtigt werden, ihre Einwilligung zu geben, dass die zu Zwecken der ordentlichen Verwaltung nicht in Anspruch genommenen Ueberschüsse der Landeseinkünfte Bosniens und der Herzegowina bis zum Maximalbetrage von 1300000 fl. für den projektirten Bahnbau verwendet werden, bezw. dass auf Grundlage dieser Ueberschüsse ein Darlehen bis zu diesem Betrage aufgenommen werde. Diese Geldbeschaffungsmodalität macht eine Aenderung der Gesetze bezüglich der Eisenbahnen Zenica-Serajewo und Mostar-Metkovich nothwendig. Für den Bau dieser zwei Bahnen wurden die Centralaktiven herangezogen, und es wurde bestimmt, dass für die Verzinsung und Tilgung des bezüglichen Darlehens die Ueberschüsse der Landeseinkünfte haften. Der Gesetzentwurf schlägt nun vor: Insolange die Ueberschüsse der Bosnisch-Herzegowinischen Landesverwaltung zur Bestreitung der Baukosten der neuen Linie, event. zur Verzinsung und Tilgung des aufgenommenen Darlehens in Anspruch genommen werden, sind nur die Betriebsüberschüsse der Eisenbahnstrecken Zenica-Serajewo und Mostar-Metkovich, dann der nach der gedachten Verwendung etwa noch verbleibende Ueberschuss der Landeseinkünfte zur Begleichung der Zinsen und Amortisationsraten der aus den Aktiven der bestandenen Centralfinanzen bewilligten Darlehen zu verwenden.

Die Vermehrung des Fahrparkes der Oesterreichischen Staatsbahnen.

Der Eisenbahnausschuss hat den Bericht über die Regierungsvorlage, betreffend die Vermehrung des Fahrparkes der Staatsbahnen, vorgelegt. Die Majorität des Ausschusses empfiehlt die Annahme der Regierungsvorlage, während die aus Abgeordneten der Linken bestehende Minorität einen von der Regierungsvorlage wesentlich verschiedenen Gesetzentwurf beantragt und für den Fall der Ablehnung desselben zum mindesten ein Amendement der Regierungsvorlage wünscht. Der Berichterstatter der Majorität schildert die aus den Berichten über die Ausschussberathung bekannte Genesis der Vorlage und befürwortet sodann die einzelnen Bestimmungen der letzteren. Hiernach soll die Regierung ermächtigt werden, zur Anschaffung von 25 Lokomotiven und Tendern, 255 Personen- und 500 Güterwagen ein mit höchstens fünf Prozent verzinsliches Anlehen im Effektivbetrage von 3403000 fl. aufzunehmen. Das Anlehen wäre mittelst fünf gleicher Jahresraten vom 1. Januar 1886 angefangen zu tilgen. Ferner soll die Regierung ermächtigt werden, 971 Wagen, welche der Pensionsfonds der Staatsbahnen für eigene Rechnung bestellte, aber der Generaldirektion vermiethete, successive um 2 Millionen Gulden anzukaufen, derart, dass der Kaufpreis gleichfalls in fünf gleichen Jahresraten, vom 1. Januar 1886 angefangen, gezahlt wird. Der bezüglich dieser 971 Wagen abgeschlossene Vertrag mit dem Pensionsfonds wird hiernach im Wesen aufrechterhalten; der zweite Vertrag dagegen, welcher be-

---

*) Nach dem bevorstehenden Erscheinen des dem Plenum vorzulegenden Berichtes des Eisenbahnausschusses werden wir die Nordbahnvorlage nebst den Beschlüssen des Ausschusses mittheilen.

Wir bemerken bei dieser Gelegenheit, dass das in No. 13 S. 159 abgedruckte, von unserem Korrespondenten mitgetheilte Rechtsgutachten, betreffend die Nordbahnfrage, im Original nicht beschafft werden konnte. Dasselbe scheint von den Wiener Blättern auf Grund der stenographischen Protokolle veröffentlicht zu sein und enthält, wie wir nachträglich sehen, Wiederholungen, welche wir zu unserm Bedauern nicht richtig stellen können.

Die Red.

züglich des Erfordernisses von 3 403 000 fl. abgeschlossen, aber nicht zur Durchführung gekommen war, erscheint beseitigt. Neben diesen Beträgen von zusammen 5 403 000 fl., welche für die Jahre 1886 bis 1890 bewilligt werden sollen, soll der Regierung im Staatsvoranschlage für das Jahr 1885 die Summe von 1 474 300 fl. votirt werden. Sammt der fünfprozentigen Zinsen stellt sich das neue Erforderniss im ganzen auf 6 239 784 fl., und die Jahresrente, welche fünf Jahre hindurch einzustellen wäre, beträgt 1 247 956 fl. Die Majorität stellt ferner den Antrag, die Zinsen ins Ordinarium, die Kapitalsabzahlung dagegen ins Extraordinarium des Budgets einzustellen. Die Minorität meldete drei Minoritätsvoten an; sie beantragt: 1. das ganze Kapitalserforderniss von 5 403 000 fl. schon in das Budget pro 1885 einzustellen und durch eine schwebende Schuld oder durch Emission fünfprozentiger Papierrente zu bedecken; 2. das mit dem Pensionsfonds entrirte Leihgeschäft zu storniren; 3. (in Form einer Resolution) die Regierung möge von der Verwendung des Pensionsfonds zur Vermehrung des Fahrparks Umgang nehmen.

Verhandlungen des Eisenbahnausschusses des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses.

In diesem Ausschusse wurde über Petitionen der Lokomotivführer der Kaiser Franz-Josefbahn, der Eisenbahn Pilsen-Priesen und der Oesterreichischen Nordwestbahn um Ergänzung der Pensionsnormen für die im Staatsbahnbetriebe angestellten Beamten und Diener von Dr. Weeber berichtet und beantragt, diese Petitionen der Regierung zur thunlichsten Berücksichtigung abzutreten, womit sich der Ausschuss einverstanden erklärte.

Die Petitionen der Ingenieurkammer der Civilingenieure, Architekten und Geometer in Böhmen um Abänderung der Dienstpragmatik für das der Generaldirektion der Staatseisenbahn unterstehende Personal wurden der Regierung zur Erwägung abgetreten. Die Petition der Gemeinde und Industriellen des Gerichtsbezirkes Schildberg in Mähren um Erbauung einer Lokalbahn von der Station Grulich der Mährisch-Schlesischen Grenzbahn nach Mährisch-Rothwasser und Schildberg wird der Regierung zur thunlichsten Berücksichtigung abgetreten. Die Petition der Stadt Römerstadt um Fortsetzung der Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt zum Anschluss an die Mährisch-Schlesische Grenzbahnlinie Sternberg-Schönberg wird der Regierung zur Würdigung abgetreten.

Abg. Tilscher erstattet Bericht über die Petitionen der Landesvertretungen von Salzburg, Kärnten, Krain, Görz und Gradiska, Istrien und Triest, dann mehreren Handels- und Gewerbekammern, Stadt- und Gemeindevertretungen, Bezirksausschüsse und Privaten um eine direkte Eisenbahnverbindung von Triest mit der Kronprinz Rudolfbahn und um Herstellung weiteren Anschlusses derselben über die Tauern an die Giselabahn. Es wurde beschlossen, folgenden Antrag dem Hause vorzulegen: Die sämmtlichen Petitionen, welche die direkte Eisenbahnverbindung von Triest mit der Kronprinz Rudolfbahn, dann die Herstellung des weiteren Anschlusses derselben über die Tauern an die Giselabahn betreffen, werden der Regierung zur eingehendsten Würdigung mit der Aufforderung abgetreten, in möglichst naher Zukunft dem Reichsrathe Gesetzesvorlagen einzubringen, welche auf Grund der Resultate der bisher vorgenommenen und der etwa noch nothwendig werdenden Studien zur Wahrung der volkswirthschaftlichen Interessen der diesseitigen Reichshälfte und insbesondere zur Hebung des Handelsemporiums Triest als die geeignetsten erkannt werden.

Die Petition der Bezirke Manetin, Petschau, Karlsbad und Kralowitz um den Ausbau der Mlatz-Karlsbader Eisenbahn und der Stadtgemeinde Luditz um eine Eisenbahnverbindung zwischen Mlatz und Johann-Georgenstadt wird der Regierung zur eingehendsten Würdigung abgetreten.

Abg. Richter berichtet über die Petitionen der politischen Bezirke Krems und St. Pölten um Herstellung einer stabilen Brücke aus Eisenkonstruktion auf steinernen Pfeilern sowohl für die Eisenbahn als auch für den gewöhnlichen Verkehr. Der Ausschuss beschloss, diese Petitionen der Regierung zur eingehenden Würdigung und Berücksichtigung abzutreten.

Tarifbegünstigung für Galizisches Petroleum.

Der Oesterreichische Handelsminister hat an die am Verkehre mit Galizien betheiligten Bahnen einen Erlass gerichtet, worin diese zur Aufstellung neuer, das Galizische Petroleum begünstigender Tarife aufgefordert werden. Diese Bahnen haben erst vor kurzem infolge zweier im Oktober und November 1884 erlassener Erlasse des Handelsministeriums die Tarife für Galizisches Petroleum nach den Sätzen für Kaukasisches Petroleum regulirt. Der Erlass bemerkt jedoch, dass nebst anderen Umständen auch die in neuester Zeit eingeführten ermässigten Tarife für Russisches Petroleum gegenüber dem Galizischen Produkte Vortheile bieten, durch welche die inländische Produktion ungünstigeren Absatzbedingungen gegenübergestellt wird als bisher. Es müsse daher auf die beschleunigte Ergreifung zweckentsprechender Tarifmassnahmen hingearbeitet werden. Die letzteren hätten darin zu bestehen, dass die betheiligten Oesterreichischen Bahnverwaltungen von sämmtlichen Galizischen Stationen, welche für die wichtigeren Petroleumquellen oder für die Raffinerien von grösserer Bedeutung sind, nach den wesentlichen Absatzorten der Monarchie beziehungsweise der diesseitigen Reichshälfte, namentlich aber nach allen Stationen, für welche ermässigte Frachtsätze für Russisches Petroleum bestehen, brauchbare Ausnahmetarife mit möglichst reduzirten Sätzen erstellen. Dabei sei an dem Grundsatze festzuhalten, einerseits sogenannte Tarifanomalien eventuell durch Rückführung billigerer Sätze weiterer Relationen auf zwischengelegene nähere Relationen zu beseitigen beziehungsweise zu vermeiden, andererseits aber die Tarife so zu bilden, dass das inländische Produkt auf kürzere oder annähernd gleiche Distanzen in jedem Falle mindestens keine höheren Gesammtfrachtsätze als das ausländische Produkt zahlt und dass dem inländischen Produkte auf gleiche oder grössere Distanzen Oesterreichischer Bahnlinien zum mindesten jene Einheitssätze zur Verfügung zu stellen sind, welche dem ausländischen Produkte für gleiche oder geringere Distanzen gewährt werden.

Auslegung einer Anmerkung zum § 45 des Betriebsreglements.

Laut Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums wurde dem am 1. Juli 1884 R. G.-B. VIII. Nachtrag zum Betriebsreglement von den Bahnverwaltungen eine unrichtige Auslegung dahin gegeben, dass bei Beförderung von Vieh im Falle der Bezahlung des Frachtguttarifes die im § 57 des Betriebsreglements für Frachtgüter festgesetzte Lieferzeit zur Anwendung zu gelangen habe. Diese Auslegung widerspricht aber nicht nur den mit dem Ungarischen Kommunikationsminister getroffenen Vereinbarungen, sondern auch den diesfalls im Deutschen Reiche geltenden Bestimmungen, nach welchen für Vieh überhaupt nur Eine Lieferzeit, nämlich die im § 45 festgesetzte zu gelten hat. Durch den erwähnten Nachtrag wird nur ein Unterschied in der Haftung für Versäumung der Lieferzeit begründet, indem die in § 70 des Betriebsreglements für Eilgut oder Frachtgut verschieden festgesetzten Lieferzeitentschädigungen auch bei Viehtransporten zur Anwendung zu gelangen haben, je nachdem der Tarif für Eilgut oder Frachtgut bezahlt wird.

Eine gleiche Verlautbarung ist auch vom Kommunikationsministerium für die Länder der Ungarischen Krone erlassen worden.

Explosivkörper als Reisegepäck oder Fracht.

Den Oesterreichischen Bahnverwaltungen wurde ein Erlass des Ministeriums des Innern an die Landesstellen, betreffend Verhütung der bei uns glücklicherweise noch nicht vorgekommenen Transportaufgabe von Explosivstoffen mit Zündvorrichtungen (Höllenmaschinen) zu verbrecherischen Zwecken, zur Nachachtung bekannt gegeben. Es wurden sämmtliche Post-, Zoll- und Bahnorgane angewiesen, solche verdächtige Sendungen zu untersuchen und eventuell die Sicherheitsorgane zur Veranlassung des diesfalls Erforderlichen ungesäumt zu verständigen. Der gedachte Erlass bespricht auch die Einrichtung und Kennzeichnung solcher Höllenmaschinen des Näheren.

Durchführung der Viehwagendesinfektion.

Eine besonders sorgfältige Durchführung der diesbezüglichen Vorschriften wurde vom Oesterreichischen Handelsministerium anlässlich der herrschenden Maul- und Klauenseuche den Bahnverwaltungen mit dem Bedeuten zur Pflicht gemacht, dass dem Verschleppen des Kontagiums bei dessen leichter Uebertragbarkeit nur durch die gewissenhafteste Reinhaltung der Wagen von Infektionsstoffen begegnet werden kann.

Der Eisenbahnverkehr im Januar.

Die im Januar dieses Jahres seitens der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen erzielte Gesammteinnahme von 18 654 319 Gulden zeigt gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres, in welchem die Gesammteinnahme die Höhe von 18 493 357 Gulden erreichte, eine absolute Mehreinnahme von 160 962 Gulden. Die kilometrischen Einnahmen haben jedoch eine Verringerung von 50 Gulden oder 5,5 pCt. erfahren. Es ist dieses Resultat allerdings kein günstiges, besonders wenn man erwägt, dass sich im Berichtsmonat in Anbetracht der bevorstehenden Zollerhöhungen die Verfrachtungen jedenfalls vermehrt haben. Man muss aber andererseits mit der Thatsache rechnen, dass die Januareinnahmen des verwichenen Jahres recht günstige zu nennen waren, da erst mit dem Monat Februar die Einnahmeausfälle eintraten, die im August ihren Höhepunkt erreichten. Im ganzen wurden im ersten Monate des laufenden Jahres auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen 3 128 835 Personen und 5 725 872 t Güter befördert und pro Kilometer eine Einnahme von 857 fl. erzielt. Die K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen bezeichnet die Betriebsergebnisse des Januar im allgemeinen als „nicht unbefriedigend“ und erwähnt besonders der günstigen Einnahme der Prag-Duxer Bahn infolge der Eröffnung der Strecke Klostergrab-Moldau.

Sicherheit im Eisenbahnverkehre.

Ueber dieses Thema hielt Inspektor Pollitzer einen Vortrag im Eisenbahnklub: Die Sicherheit hänge von drei Punkten ab und zwar vorerst vom Zustande des Oberbaues; doch seien viele Konstruktionen auf dem Gebiete des eisernen Oberbaues nicht der Beachtung würdig, weil das Moment der Stabilität bei vielen ausser acht gelassen wird; in England, wo doch das „Eisen wächst“, behaupten sich noch die hölzernen Schwellen. Die Beschaffenheit der Fahrbetriebsmittel sei ferner zu beachten; sie seien zwar besser als früher, halten aber nicht gleichen Fortschritt mit dem Oberbau; besonders wären Seitenthüren bei den Interkommunikationswagen räthlich, welche bei plötzlichen Katastrophen, wie jüngst in Hanau, gute Dienste leisten. Die Verbesserungen in Bremsen ermöglichen einen Zug bei der bisher grössten Maximalgeschwindigkeit auf eine Strecke von 300 bis 350 m zum Stillstande zu bringen; es müsse dem Bahnpersonal die Aussicht auf 200 bis 300 m durch Verringerung der Kurven ermöglicht werden. Was endlich das Signalwesen an Sicherheit leiste, gehe aus den Arbeiten unserer Elektrotechniker hervor, unter welchen die Oesterreicher wohl unbestritten den ersten Rang einnehmen. Das Blocksystem und die Centralisirung der Weichen finde immer grössere Verbreitung und verstärke die Verkehrssicherheit. In der Diskussion hierüber sprachen sich mehrere Fachmänner, insbesondere Hofrath Obermayer, gegen die vorerwähnten Wagen aus.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Der Russisch-Englische Konflikt verstimmte die Börse, worunter fast alle Bahneffekten litten, welche gegen die Vorwochen mehr oder weniger Einbussen erfuhren. So notiren Nordbahn 2452, Karl-Ludwig 267,25, Nordwest 172,50 und Südbahn 139,75; gesucht war Lokaleisenbahn (168,50), deren Dividende von 11 fl. für das Vorjahr für jede für 200 fl. eingezahlte Aktie gesichert sein soll. Auch die neuen 4 pCt. Silber-Prioritäten der Pilsen-Priesener Bahn fanden Abnehmer, nachdem es verlautete, dass die bisher unbegebenen Stücke von einem Konsortium fix übernommen würden.

Grand Central Belge.

Wir theilten in No. 18 S. 280 mit, dass nach einer in der „Voss. Ztg.“ abgedruckten Korrespondenz aus Brüssel, das Ministerium dem Kammerausschusse mitgetheilt habe, es beabsichtige, das Eisenbahnnetz des Grand Central zu erwerben. Wie uns von der Generaldirektion der genannten Bahn mitgetheilt wird, ist diese Nachricht irrig. Der Belgische Minister der Eisenbahnen, Posten und Telegraphen hat der Centralsektion der Deputirtenkammer nur Mittheilung in Bezug auf die Regulirung des Kaufpreises, betreffend die Strecke Antwerpen-Rotterdam und Breda, gemacht, welche bereits vor 5 Jahren (1. Juli 1880) vom Grand Central in das Eigenthum und den Betrieb des Belgischen und des Niederländischen Staats übergegangen ist. — Die Erwerbung des jetzigen Eisenbahnnetzes des Grand Central Belge durch den Belgischen Staat ist nicht irgend in Frage, im Gegentheil ist in den letzten Monaten ein sehr wichtiger Vertrag zwischen den Verwaltungen des Grand Central Belge und der Belgischen Staatsbahnen abgeschlossen worden, durch welchen jede Differenz und jede Konkurrenz zwischen denselben beseitigt wird.

Projekt einer pneumatischen Postverbindung zwischen Paris und London.

Die vorzüglichen Resultate, welche durch Anwendung der pneumatischen Postverbindung in Berlin, Wien, Paris und London erzielt sind, haben den Erfinder des Systems, Berlier in Paris, veranlasst, eine derartige Postverbindung auch für grössere Entfernung zwischen Paris und London ins Auge zu fassen. Sein Vorschlag geht dahin, zwei Rohrleitungen, eine für jede Transportrichtung, zu verlegen und mittelst derselben Depeschen, Briefe und Drucksachen sowie selbst Postpackete bis zu einer gewissen Grösse in Zügen bis zu 5 kg Nutzlast zu versenden. Wie gross auch die Schwierigkeiten der Ausführung wegen der Länge des Weges und die Durchlegung durch das Meer sein mögen, so glaubt man dieselben doch überwinden zu können. Die Linie soll auf dem Lande der Eisenbahn von Paris nach Calais und von Dover nach London folgen.

Die Länge würde betragen

von Paris bis Calais	297 km
„ Calais nach Dover (unterseeisch)	39 „
„ Dover nach London	139 „
zusammen	475 km

Die grösste Meerestiefe in der Meerenge beträgt 56,7 m, die grösste Höhe der Nordbahn beträgt 121,32 m. Der Meeresgrund hat nur allmählich und sanft ansteigende Ufer. Der Herstellung der Leitung stehen bei dem jetzigen Stande der Technik erhebliche Schwierigkeiten nicht entgegen. Es sind gusseiserne Röhren von 0,3 m Durchmesser und 4 m Länge in Aussicht genommen, die durch besonders entworfene Gummiverbindungen vereinigt sind, die eine grosse Beweglichkeit und absolute Dichtigkeit gewähren.

Der Zug soll aus einer Eisendrahtumhüllung bestehen, welche von einer Art Metalldrahtbürste allseitig umgeben ist die der komprimirten Luft einen theilweisen Durchgang um den Zug gestattet, um die durch Reibung verursachte Temperaturerhöhung zu vermindern.

Berlier nimmt ein Zuggewicht von 10 kg bei 5 kg Nutzlast an, ferner die Laufzeit zwischen Paris und London zu einer Stunde und einen Zug in jeder Richtung in Zwischenräumen von 10 Minuten.

Die speziell durchgeführte Rechnung ergiebt nach Berlier, dass man mit einer Luftzuführung von 9,81 cbm pro Sekunde und einem Ueberdruck von 0,0458 kg pro 1 qcm, bei 700 qcm Querschnitt einen Zug von 10 kg in einer Stunde transportiren kann. Bei 10 Minuten Abgangszeitdifferenz befinden sich 6 Züge gleichzeitig im Rohr, so dass $6 \times 0{,}0459 = 0{,}27$ kg ausreichen, bei 20 Zügen pro Stunde $20 \times 0{,}0459 = 0{,}9180$ kg pro 1 qcm. Man würde daher mit 2 Atmosphären Druck schon allen Betriebsansprüchen genügen.

Bedenkt man, dass diese Rechnung sich auf die Erfahrungen beim pneumatischen Postbetriebe stützen, so kann man diesen Resultaten die Anerkennung der wahrscheinlichen Richtigkeit nicht versagen.

Die Kosten des Anlagekapitals inkl. der Maschinen berechnen sich im Ganzen auf 27 200 000 ℳ.

Die Dividende wird von Berlier nach Abzug der Betriebskosten, der Quote für die Amortisation in 40 Jahren, der Verzinsung des Anlagekapitals zu 4,9 pCt. berechnet, wobei der Tarif von 20 ₰ für 15 g als Porto zu Grunde gelegt ist. R. B.

(„Genie civile“ 7. März 1885.)

Aus Italien.

Chur (Coira)-Chiavenna.

Dass nicht nur die Schweiz, sondern auch Italien Interesse hat an dem Bau einer Alpenbahn Chur- (Italienisch Coira) Chiavenna, welche eine neue Schienenverbindung zwischen den genannten Ländern herstellen würde, ist selbstverständlich und ebenso selbstverständlich, dass sich die Italienischen Blätter, wie „Perseveranza“ und „Monitore delle strade ferrate“ mit diesem Projekt beschäftigen, über welches ich in meiner vorigen Korrespondenz (S. 177) eine kurze Notiz mittheilte.*) Die fragliche Bahn soll, wie ich noch nachtragen will, zum Theil als Zahnradbahn, zum Theil als Adhäsionsbahn gebaut werden bei einer angeblichen Steigung von 80 pro Mille. Nach dem Projekt, wie es die erwähnten Zeitungen skizziren, wird die Bahn bei Bivio, wo dieselbe in das Cavreccia - Thal eintritt, einen 5 km langen Tunnel erhalten, welcher bei Maloggia auslaufen würde. Die Italiener wünschen, dass die Bahn normalspurig gebaut werde, wozu sich aber wohl schwerlich das genügende Kapital finden möchte, während eine Schmalspurbahn, deren Kosten auf 25 Millionen Francs veranschlagt sind, von welchen 12 Millionen seitens des Bundes und des Kantons Graubünden getragen werden sollen, selbstverständlich leichter durchführbar wäre.

---

*) Der „Schweizer Bauzeitung“ ist die erwähnte Notiz unseres Berichterstatters „kurios“ erschienen, weil dieselbe unter die Rubrik Italien eingestellt worden sei. Die Redaktion der genannten Zeitung hat offenbar die angegebene Quelle, aus welcher unser Berichterstatter referirte, ganz übersehen. Wir unsererseits können in Anbetracht dieses Umstandes durchaus nichts „kurioses“ dabei finden, dass unser Mitarbeiter, welcher aus dem „Monitore“, einem in Turin erscheinenden Italienischen Fachblatt, zu referiren hatte und daher die Ueberschrift seines Berichts wie sonst „Aus Italien“ mit Recht betitelte, auch von einer — wenn auch nur ein kurzes Stück nach Italien hineinreichenden Bahn in seinem Bericht spricht, von welcher übrigens in der Schweiz mehr die Rede gewesen sein mag, als bei uns in Deutschland. Wenn in Anschluss an jene kollegiale Notiz in einer weiteren Nummer der „Schweizer Bauzeitung“ der Unternehmer Zschokke es übel nimmt, dass seine Firma als Bankhaus in dem fraglichen Bericht bezeichnet ist, so müssen wir denselben ebenfalls auf die Italienische Quelle verweisen, welche von der „Banca Tschokke di Aarau“ als Unternehmer spricht. Es freut uns aber, aus Herrn Zschokke's betreffenden Mittheilung zu entnehmen, „dass er im August v. J. mit einem Vertreter Deutscher und Französischer Bankfirmen einen Vertrag fest abgeschlossen hat, gemäss dessen letztere sich verpflichten, das nöthige Privatkapital zu ganz günstigen Bedingungen zu liefern, sofern die bereits vom Bund und dem Kanton Graubünden beschlossenen Subventionen dem erwähnten Unternehmen zugewendet werden.“ Es freut uns solches um so mehr, als nach dem mehrfach erwähnten Italienischen Bericht das Projekt noch sehr nebelhaft erscheint und würde es uns nur angenehm sein, wenn die so bekannte Firma Zschokke uns genauere Mittheilung über ihr Projekt, namentlich auch über die Trace der Bahn, zukommen liesse. Die Redaktion.

Kohleneinfuhr.

Dass die Engländer gegründete Befürchtungen in betreff von Einbussen an dem bisherigen Absatzgebiet ihrer Kohle haben, geht aus einer Mittheilung aus Genua hervor, nach welcher eine nambafte Englische Gesellschaft der Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen die Lieferung von jährlich 200 000 t Englischer Kohle zu einem Preise angeboten hat, welcher bedeutend geringer ist, als der bis gegenwärtig von gedachter Verwaltung gezahlte. Die ausdrücklich dabei gestellte Bedingung geht dahin, dass der gesammte Transport der bezeichneten Kohle durch Segelschiffe unter Italienischer Flagge erfolge.

Selbstredend erregt diese Offerte die Aufmerksamkeit der Regierung wie der Eisenbahnverwaltungen.

Eröffnungen.

Seitens der interessirten Körperschaften zu Syracus, namentlich der Handelskammer, werden zur Zeit Schritte bei der Regierung dahin gethan, dass gleichzeitig mit der in kurzem bevorstehenden Eröffnung der Strecke von Syracus nach Noto (Linie Siracusa-Licata) auch die Abzweigung von der dortigen Station nach dem Hafen in Betrieb gesetzt werde.

Die Strecke Colico-Sondrio, Abzweigung von der Linie Lecco-Colico-Chiavenna soll bezüglich ihrer Vollendungsarbeiten derart gefördert werden, dass sie im April eröffnet werden kann.

Die Linie Ponte Tresa-Luino wurde am 26. Februar eröffnet.

Auf der Linie Modena-Mirandola wurde am 5. März zwischen den Stationen Cavezzo-Villafranca und Mirandola die Haltestelle Medolla, vorläufig nur für den Personen- und Gepäckverkehr, eröffnet.

Projekte.

Für die Linie Genua-Asti via Ovada-Acqui unter Durchtunnelung des Apennin zwischen Genua und Ovada sind dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten von demselben Unternehmer zwei Projektentwürfe vorgelegt worden; das erste Projekt hat 95 km, das andere 104 km Länge Beide unterscheiden sich durch die Art des Aufsteigens bis zum Tunnel.

Die Linie Valdagno-Recoaro (10 km Länge) ist der Gemeindevertretung von Recoaro konzessionirt mit den Zwischenstationen Capitello dei Facchini, S. Quirico und Maglio. Die Bahn ist als Lokalbahn in Verlängerung der Dampftramway-Linie Vicenza-Valdagno projektirt und ist ein regierungsseitiger Zuschuss von 1 000 L. pro Kilometer erbeten worden.

Die Handelskammer zu Genua hat eine Kommission mit der Bearbeitung des Projektes für einen Splügenübergang mittelst Eisenbahn ernannt.

Die Angelegenheit der Simplonbahn scheint jetzt erneut in Fluss zu kommen, da von verschiedenen Seiten der Weiterbau der Linie (von Arona nach Ornavasso) mit Sprengresp. Bohrversuchen im Hauptgebirge eifrig betrieben wird. Dem Vernehmen nach betheiligen sich verschiedene Schweizer und Französische Bankiers an der Durchführung des Projekts, auch soll die Französische Regierung sowie die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn dafür interessirt werden.

Generalversammlungen.

Am 21. Februar versammelten sich in Turin die Aktionäre der Soperga-Seileisenbahn in ordentlicher Generalversammlung; bei ihrem kurzen Bestehen hat diese Bahn verhältnissmässig recht günstige Resultate aufzuweisen, da ausser den Zinsen pro 1883/84 auch noch eine Dividende von 2 L. pro Aktie ausgezahlt werden kann.

Die am 25. Februar ebenfalls in Turin stattgefundene ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der „Turiner Gesellschaft für Tramways und Lokalbahnen“ genehmigte nach Prüfung des Jahresergebnisses die Gewährung von 5 pCt. Zinsen und 3 L. Dividende pro Aktie an die Aktionäre, sowie von 7 745 L. an den Verwaltungsrath.

Betriebsüberlassung.

Die anonyme Gesellschaft für die Eisenbahn Pinerolo-Torre Pellice hat dem Minister der öffentlichen Arbeiten den Entwurf zum Betriebsvertrage mit der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen vorgelegt.

Einnahme der Italienischen Eisenbahnen in 1884.

Nach den seitens der Generaldirektionen der einzelnen Eisenbahn-Verwaltungsbezirke an das Ministerium der öffentlichen Arbeiten eingereichten Uebersichten stellten sich die Gesammteinnahmen der einzelnen Netze im Vergleich zu denen des Vorjahres wie folgt:

	1884 L.	1883 L.
Staatsbahnen:		
Oberitalien	105 668 502	104 337 167
Römische	34 986 606	35 153 291
Calabro-Sicilische	12 507 471	12 584 912
Venetianische	1 199 756	1 261 644
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	18 511 499	18 488 751
Südbahnen	28 595 611	26 049 000
Sardinische Bahnen	1 440 293	1 524 557
Diverse kleinere Verwaltungen	5 082 816	3 763 603
Insgesammt	207 992 554	203 162 925

oder in 1885 4 829 629 L. mehr. Dabei hatten in 1884 mehr: Oberitalien 1 331 335 L., Privatbahnen unter Staatsverwaltung 22 748 L., Südbahnen 2 546 611 L., kleine Verwaltungen 1 319 213 Lire; hingegen weniger: Römische Eisenbahnen 166 685, Calabro-Sicilische 77 441 L., Venetianische 61 888 L., und Sardinische 84 264 L.

Die absolute Bahnlänge betrug am 31. Dezember 1884 10 138 km gegen 9 666 km ult. 1883; die mittlere Betriebslänge in 1884 war 9 781 km gegen 9 301 km des Vorjahres.

Die kilometrische Einnahme stellte sich somit auf:

	1884 L.	1883 L.
Staatsbahnen:		
Oberitalien	36 262	37 531
Römische	20 641	20 837
Calabro-Sicilische	8 789	9 219
Venetianische	8 757	9 209
Privatbahnen unter Staatsverwaltung	20 077	19 731
Südbahnen	16 567	16 030
Sardinische Bahnen	3 504	3 811
Kleinere Verwaltungen	9 191	10 171
Durchschnittlich	21 264	21 843

d. h. eine Verminderung um 579 L. pro Kilometer der Durchschnitts-Betriebslänge. Nur die Südbahnen (537 L.) und die Privatbahnen unter Staatsverwaltung (345 L.) hatten somit eine faktische Vermehrung der kilometrischen Einnahme aufzuweisen, jedoch muss dieses, im allgemeinen nicht zufriedenstellende Ergebniss hauptsächlich den unheilvollen Einflüssen zugeschrieben werden, welches die im Königreich während des vergangenen Sommers herrschenden Seuchenverhältnisse auf Handel und Verkehr geäussert haben, und es ist mit Sicherheit anzunehmen, dass dieser Zustand ein vorübergehender war, welcher mit dem Aufhören der Grundursache ebenfalls beseitigt wurde. In zweiter Linie bliebe dann noch zu beachten, dass im vorigen Jahre eine Anzahl neuer Strecken zur Eröffnung gelangte, welche naturgemäss in der ersten Zeit des Betriebes noch kein besonders glänzendes Resultat liefern konnten, aber das Gesammtergebniss hierdurch abschwächten; auch dieses Verhältniss bessert sich mit der Zeit.

Einen interessanten Ueberblick gewährt eine Zusammenstellung der kilometrischen Einnahmen für den Zeitraum der letzten 20 Jahre des Betriebes der Italienischen Bahnen in folgendem:

Betriebsjahr	kilometrische Einnahme L.	Differenz gegen das Vorjahr L.	Betriebsjahr	kilometrische Einnahme L.	Differenz gegen das Vorjahr L.
1865	16 895	— 1 548	1875	19 575	— 553
1866	16 928	+ 33	1876	19 636	+ 61
1867	15 470	— 1 458	1877	19 224	— 412
1868	15 690	+ 220	1878	18 786	+ 438
1869	16 816	+ 1 126	1879	19 614	+ 828
1870	16 517	— 299	1880	20 844	+ 1 230
1871	17 175	+ 658	1881	21 188	+ 344
1872	18 994	+ 1 819	1882	21 142	— 46
1873	20 093	+ 1 099	1883	21 843	+ 701
1874	20 128	+ 35	1884	21 264	— 579

Vergleicht man das erste Jahr der beiden Dezennien mit dem letzten, so stellt sich ein Zuwachs von 25,86 pCt. heraus, was einer jährlichen Durchschnittszunahme um je 1,29 pCt. entspräche.

Diese Zunahme ist keine ausserordentliche, allein man muss die Zeit- und sonstigen Verhältnisse betrachten, innerhalb deren sie sich gebildet hat. Für die Zukunft ist ein bedeutend schnellerer und grösserer Zuwachs zu erwarten, einmal infolge inzwischen neugebildeter Verkehre per Schiff, ferner durch die ausgebreiteten Verbindungen, zu welchen die internationale Gotthardlinie die Fähigkeit besitzt und verleiht. St.

(„Monitore delle strade ferrate.“

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLV.

Der lange anhaltende und dabei strenge Frost, welchen wir bis zum heutigen Tage (1. März) hatten, hat die Zufahrt zum Sunde derart mit Eis verstopft, dass nur wenige der grossen Sunddampfer mehr durchkamen. Diese Wasserstrasse zwischen dem Eastriver und dem eigentlichen Sunde, welche mit Hellgate beginnt, ist gegen 12 Engl. Meilen lang und stellenweise gegen $2^1/_2$ Engl. Meilen breit; eine Anzahl bedeutender Ortschaften, z. B. Flushing, liegt daran. Die Hauptbeschäftigung der Einwohner ist Küstenschifffahrt,

Fisch- und Austernfang, der Clams ebenfalls zu gedenken. Das Eis machte dem Verdienste auf längere Zeit ein Ende. Auch hier ist alles bereits auf das äusserste zugemessen und treten derartige ungewöhnliche Störungen ein, so werden sie doppelt gefühlt. Der Regen lockert das Eis gewiss, wahrscheinlich wird jedoch das Eis auch viele der eingefrorenen Schiffe mürbe machen.

Diese Nacht trat auf der Brooklynbridge der neue Tarif für die Kabelbahn in das Leben: 3 Cts. ohne Billet, ein Packet mit mit 10 Billets für 25 Cts. Grocers (Spezerei- oder Materialwaarenhändler) sollen bereits enorme Mengen solcher Packete gekauft haben, da sie beabsichtigten, ihren Kunden Karten gratis zu geben. Einige Enttäuschung erfuhren sie, indem die Kassirer, einerlei ob die Billets sofort gebraucht werden sollten oder nicht, von jedem Packet No. 1 abtrennten; auch soll auf jedem einzelnen Billet, wie auf jenen für Fussgänger, zu lesen sein: „Not good, if detached“. Die Grocer müssen ihren Kunden demnach 9 Billets, welche 25 Cts. kosteten, schenken. Die Newyorker Kaufleute locken sich auf solche Weise Kunden aus Brooklyn, die Brooklyner aus Newyork, die Verkehrsanstalt hat den Nutzen, denn was der Brooklyner gewinnt, verliert der Newyorker und umgekehrt, was sich gewiss aufhebt. So ähnlich wird es wohl auch mit dem Welthandel bestellt sein, wenn man von gewissen Rohstoffen, welche es nicht überall giebt, absieht.

Der Verkehr, besonders der Personenverkehr in Newyork, dann von Brooklyn und der Jerseyseite nach Manhattan-Island, sowie nach beiden Seiten hinüber ist grossartig; bedenkt man jedoch, dass es grösstentheils Leute sind, welche zur Arbeit eilen, oder von derselben nach Hause zurückkehren, so muss man gestehen, dass dieser Verkehr nicht als absoluter Beweis für das Vorhandensein gesunder Verhältnisse gelten kann. Es ist hier fast Regel, sobald man in einem Zweige keine Beschäftigung findet, sofort einen anderen zu ergreifen. Die meisten der zur Arbeit Eilenden arbeiten daher heute in dieser, morgen in jener Branche. Sowohl in Jersey-City, Newark, als auch in Brooklyn giebt es viel Fabriken, man sieht Tausende von Newyork hinüberstürmen, mehr allerdings herüber. Blieben die Long-Isländer und Jerseyleute drüben, d. h. suchten und fänden sie dortselbst Beschäftigung, die Newyorker diesseits, so würden sie Geld und Zeit sparen. Der Mangel des ungeheuren Verkehres von Newyork z. B. in Berlin ist erklärlich, weil dort niemand so weit zur Arbeit gehen muss. Berlin hat ebensoviel Einwohner wie Newyork; bis zum Jahre 1870 (seit dieser Zeit war ich nicht in Berlin), hatte aber Berlin nicht annähernd den Verkehr, welchen der oberste Theil von Manhattan-Island, Harlem, wo ich jetzt wohne, heutzutage besitzt.

Ich will hiermit nur gesagt haben, dass ein tolles Durcheinander noch lange kein Beweis für Prosperität des Publikums im Ganzen, höchstens der Verkehrsanstalten ist.

Ohne die Hochbahnen oder den „rapid transit“ überhaupt könnten jene Leute, welche täglich am entgegengesetzten Ende von Manhattan-Island zu thun haben, nicht bestehen; man geht aber den Hochbahnen jetzt scharf zu Leibe und möchte die Gesellschaft zwingen, underground railways wie in London zu bauen. Ein hiesiges grosses Blatt stellte neulich den Zustand der Eisenkonstruktion als einen solchen dar, dass man sich wundern muss, wie ein Spatz darauf sitzen kann, ohne durchzubrechen. Das Publikum wünscht Eisenbahnverkehr mit Lokomotiven und braucht solchen, wünscht aber auch die Avenues frei zu haben — es bleibt daher nur die unterirdische Bahn übrig — bessern sich die Zeiten, so wird man der Sache jedenfalls näher treten, ein kleiner Theil des Broadway ist ja bereits „untertunnelt“.

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.

Den Hauptvortrag in der Januar-Versammlung d. J. hielt Herr Maschinenfabrikant Hoppe über: Jonval'sche Turbinen für relativ grosse Wassermengen und kleine Gefälle bezw. für Hochwasserverhältnisse passend.

Die Berechnung der Schaufelkurven Jonval'scher Turbinen beschränkt sich, wie der Redner ausführt, darauf, den Querschnitt der Turbinenschaufel nur in der Mitte ihrer Länge festzustellen, wobei dann die Schaufelfläche meistens durch Radien gebildet werden soll, welche durch jeden Punkt dieses Querschnittes normal zur Radachse geführt werden, dergestalt, dass jeder Radius ein Element einer Schraubenfläche repräsentirt, die für jede Entfernung von der Radachse genau dieselbe Steigung hat.

Aus einer solchen Anordnung erwächst aber der Uebelstand, dass alle mehr oder weniger weit von der Radachse entfernten Schaufelquerschnitte nicht den Bedingungen entsprechen, auf welche sich die Berechnung behufs Erzielung eines möglichst hohen Nutzeffektes gründet.

Um diesen Uebelstand auf ein thunlichst kleines Mass zu reduziren, benutzt man nur den nach der äusseren Peripherie zu gelegenen Theil der Radfläche zu Schaufeln, indem man der Nabe zwei Drittel bis drei Viertel des lichten Raddurchmessers zum Durchmesser giebt, so dass also vier Neuntel bis neun Sechzehntel des lichten Querschnittes durch die Nabe allein dem Durchfluss des Wassers entzogen werden.

Soweit man in der Wahl der Dimensionen nicht beschränkt ist, kann man die wünschenswerthe Grösse des nach Abzug der Nabe übrig bleibenden lichten Querschnittes für den Wasserdurchfluss durch die Grösse des Raddurchmessers erreichen und im allgemeinen fallen bei relativ mässigen Wassermengen und hohem Gefälle die beregten Uebelstände nicht merklich ins Gewicht.

Ganz anders stellt sich aber die Sache, wenn es sich um die Verwerthung grosser Wassermengen mit geringem Gefälle bei beschränktem Stromprofile handelt. Solche grosse Wassermengen treten in Flüssen und Strömen gewöhnlich bei Hochwasser auf, während das niedrige Gefälle durch den Rückstau des Unterwassers herbeigeführt wird, da man das Oberwasser in der Regel nicht höher anstauen darf.

Bei Anwendung unterschlächtiger Räder ist man meistens genöthigt, den bei weitem grössten Theil so ausnahmsweise grosser Wassermengen unbenutzt über das Wehr oder durch die Freischleusen gehen zu lassen, da sie durch die Räder nicht durchzubringen sind und von dem übrigen kleinen Theile nur ein verhältnissmässig so geringer Nutzeffekt zu erzielen ist, dass er zum regulären Betriebe nicht genügt; man hat also eine ganz bedeutende Wasserkraft, kann sie aber nicht nutzbar machen und den mitunter recht drängenden Produktionsbedingungen nicht genügen. Nächstdem lassen sich aber auch bei niedrigem Gefälle die unterschlächtigen Räder oft nicht so tief legen, dass sie im Winter frostfrei arbeiteten, da sie eben ein tiefes Eintauchen in das Unterwasser nicht vertragen können. Infolge solcher Betriebsstörungen werden meist gerade die bedeutendsten Wasserkräfte fast werthlos.

Alle diese Uebelstände lassen sich durch Anwendung Jonval'scher Turbinen verhüten, da diese ohne Nachtheil in beliebig tiefer Eintauchung unter dem Unterwasserspiegel arbeiten können, also von dem Rückstau des Unterwassers nur insoweit abhängig sind, als durch denselben das nutzbare Gefälle vermindert wird. Sollen dieselben aber ohne unnöthigen Kraftverlust arbeiten, so müssen sie anders als nach den bisher üblichen Regeln, nämlich so konstruirt werden, dass das Stromprofil so viel als thunlich ausgenutzt wird, um dem Wasser eine möglichst geringe, gleichmässige Abflussgeschwindigkeit vom Turbinenrade zu verschaffen, da eben die unbenutzte Abflussgeschwindigkeit bei grossen Wassermassen den grössten Kraftverlust repräsentirt; man hat daher zunächst die Nabendurchmesser auf das thunlich kleinste Mass zu beschränken, dabei aber dennoch die Schaufeln so zu gestalten, dass das Wasser in jeder Entfernung von der Radachse mit derselben Geschwindigkeit in einer möglichst genau der Achse parallelen Richtung austritt.

Um aber auch durch unnöthig grosse seitliche Ablenkung von der Stromrichtung entstehende Verschiebungswiderstände der Wassermoleküle gegen einander thunlichst zu vermeiden, hat man die Radachse nicht lothrecht, sondern im wesentlichen der Stromrichtung parallel anzuordnen.

Der Redner geht nun auf die Berechnung der Form, Anzahl, Breite und Dicke der Turbinenschaufeln, unter Anlehnung an die von Redtenbacher in seinem berühmten Werke: „Der Maschinenbau“, aufgestellten Gleichungen, näher ein. Von einer Wiedergabe dieser mit grosser Klarheit vorgetragenen umfangreichen Rechnungen, welche vielfach durch Zeichnungen und graphische Darstellungen noch näher erläutert wurden, muss hier abgesehen werden, doch sei darauf hingewiesen, dass s. Z. von Redtenbacher bei den Berechnungen eine irrige Annahme gemacht ist, welche die Richtigkeit der Rechnungsresultate dieses genialen Meisters beeinflussen musste. — Redtenbacher lässt nämlich bei Berechnung der Geschwindigkeit, mit welcher das Wasser aus dem Turbinenrade hervorkommt, die Bemerkung folgen: „Da diese Geschwindigkeit für die vortheilhafteste Effektleistung verschwinden soll u. s. w.“ Soll die absolute Austrittsgeschwindigkeit des Wassers verschwinden, so kann überhaupt kein Wasser durch das Rad gehen und von einer Effektleistung nicht mehr die Rede sein. Diese Bemerkung ist daher nebst den daraus gezogenen Folgerungen unzutreffend; man hat vielmehr zu fordern, dass die Geschwindigkeit für jede Entfernung von der Radachse gleich gross und nicht grösser werde, als zum Austritt der gegebenen Wassermenge absolut erforderlich ist. Die Richtung dieser Austrittsgeschwindigkeit muss demnach der Achse parallel gerichtet sein.

Bezüglich der Anordnung dieser Turbinen, sagt der Redner, wird man in der Regel die Gehäuse solcher Hochwasserturbinen, welche das ganze Stromprofil, soweit dasselbe überhaupt dafür disponibel ist, einzunehmen haben, an ihrem Ein- und Ausgange gleich gross und quadratisch halten, woraus Ein- und Austrittsgeschwindigkeit gleich gross resultirt.

Wie schon in einer früheren Vereinssitzung mitgetheilt, wurde der Vortragende zum Studium dieses Gegenstandes angeregt durch den Umstand, dass s. Z. eine elektrische Beleuchtung des Berliner Königlichen Opernhauses in Vorschlag gebracht

wurde, wofür 400 Pferdestärken erforderlich schienen, während zur Placirung der Dampfkessel für dieselben kein geeigneter Platz zu ermitteln war. Nach den Erläuterungen des Redners lassen sich an Stelle des für die Spree am Mühlendamm (ganz in der Nähe des Opernhauses) projektirten Nadelwehres von 40 m lichter Weise 10 Stück Turbinen placiren, von denen jede einen Raum von 4 m im Quadrat beansprucht und von denen eine einzige bei niedrigstem Wasser 400 Pferdekräfte liefert, während bei höchstem Wasser alle 10 Stück gleichzeitig zusammengenommen diese Arbeit leisten. Die weitere Verfolgung des Projektes wurde indessen vom Vortragenden s. Z. fallen gelassen, weil die Vorarbeiten und Verhandlungen zu seiner Ausführung im günstigsten Falle mehr Zeit beansprucht haben würden, als man zu bewilligen wohl geneigt gewesen sein dürfte.

Wegen der vorgerückten Zeit wurde die Diskussion über diesen interessanten und lehrreichen Vortrag für die nächste Vereinssitzung vorbehalten.

Miszellen.

Vorschläge für industrielle Verbesserungen.

Es ist selten, dass eine staatliche Korporation, abgesehen von politischen Rücksichten, eingehende Erwägungen über die Mittel gegen die Armuth und die der Abhilfe derselben anstellt. Eine solche That verdient wohl der Erwähnung und ist deshalb des Französischen Deputirten Msr. Dinayrouze besonders zu erwähnen, welcher in der Kammer einen, vor der Hand allerdings rein wissenschaftlichen Antrag gestellt hat, der aber möglicherweise die grössten Konsequenzen mit sich führen kann.

In demselben Moment, wo die öffentlichen Ausgaben Millionen über Millionen verschlingen, nimmt Msr. Dinayrouze einen ganz bescheidenen Betrag, und zwar in Form des Kredits, die Summe von 20 000 Frcs. in Anspruch, die in 4 Theilen von je 5 000 Frcs. als Preise für die beste der der Akademie der Wissenschaften einzureichende Arbeit über folgende Preisaufgaben ausgezahlt werden sollen:

1. Was ist das beste praktische Verfahren, um für die Landwirthschaft den Stickstoff der Luft mit den anderen Elementen der Atmosphäre, des Wassers und des Düngers schnell zu stickstoffhaltigen Verbindungen zu verbinden; Leistungen, die im gewöhnlichen Leben nur langsam vor sich gehen.

2. Was ist das beste Mittel, um in ökonomischer Weise und leicht anwendbar in Städten, die Menschenarbeit durch ganz kleine Motore zu ersetzen? Das treibende Element kann dabei Wärme, Elektricität, mechanische Arbeit und chemische Kraft etc. sein. Auf die Mittel, die angewendet werden, kommt es nicht an, nur müssen sie den ökonomischen Erfolg haben, dass der Arbeiter nicht nöthig hat, zu häuslichen Verrichtungen andere mechanische Kraft in Anspruch zu nehmen. In gewissem Grade ist diese Massregel bereits von grösseren Gesellschaften in Paris und Newyork monopolisirt, die über grosse Wasser- oder Dampfkraftanlagen verfügen und dieselbe in kleinen Quantitäten an Handwerker verkaufen.

3. Was ist die beste praktische Methode für Ackerbauer, durch kleine Maschinen im Felde die Leistungen von Menschen, Pferden und Ochsen zu ersetzen?

4. Auf welche Weise kann man zu billigen Preisen Aluminium, dessen Erze über die ganze Welt verstreut sind, die Eigenschaften des Eisens verschaffen? (!!!)

Das Aluminium, welches Saint Claire Deville vor kaum einem halben Jahrhundert entdeckte, findet zu dekorativen Zwecken bereits vielfach Anwendung und erscheint seiner Substanz nach zu vielen anderen Verwendungszwecken noch geeignet.

Die Denver und Rio Grande Eisenbahn in Nordamerika.

Eine Seitenlinie der Denver und Rio Grande Bahn in der Nähe von Leadville im westlichen Theil der Vereinigten Staaten enthält wahrscheinlich die stärksten Steigungen einer ohne besondere Vorrichtungen betriebenen Eisenbahn. Die Linie steigt über 750 m auf ca. 11 km, die stärkste Steigung beträgt 1 : 4 und die stärkste Kurve hat einen Radius von 70 m. Das Betriebsmaterial ist natürlich besonders konstruirt, da die Versuche mit gewöhnlichen Lokomotiven zu fahren zu Unglücksfällen führten, glücklicher Weise ohne Verlust von Menschenleben. Jetzt sind sehr kräftige mechanische Bremsen angewendet und ausserdem überall bediente Handbremsen, um bei Beschädigung der ersteren als Aushülfe zu dienen. Die Linie wurde erbaut zum Transport des Rotheisensteins von der Kalumnet-Grube am oberen Ende nach den Bessemer-Werken in Pueblo. Es existiren hier zwar noch einige Linien mit stärkeren Steilrampen, aber sie werden entweder mit Seil oder Zahnrad oder mit beiden betrieben. Die stärkste Steigung ohne besondere Vorkehrungen in den östlichen Staaten von Nordamerika befindet sich in Nordkarolina auf der Strecke Ashville-Spartanburg. Die Steigung beträgt hier 1 : 6,35.

Direkte Produktion von Eisen und Stahl.

Gestützt auf eine Notiz in dem Französischen Blatte „La Metallurgie" werden einige Bemerkungen über ein neues in Frankreich von Louis de Soulages eingeführtes Verfahren über Stahldarstellung mitgetheilt. Mit der Mittheilung jenes Blattes ist ein Prospekt erschienen, der zur Betheiligung an einer neuen Gesellschaft „Compagnie Générale de Metallurgie, pour la fusion directe sur sole de tons les minerais par l'oxyde de Carbone — Procédé Louis de Soulages" auffordert. Das Kapital beträgt 200 000 Frcs. in 4 000 Antheilen zu je 500 Frcs. Dieser Prospekt ist nicht allzu bescheiden in der Darstellung der Leistungsfähigkeit des Verfahrens und nicht allzu ängstlich im Prophezeien der von demselben zu erwartenden Resultate.

Es wird darin gesagt: „Das Verfahren des Herrn de Soulages gestattet die Erzeugung eines dem reinen Stahle viel homogeneren Produkts, als dies bisher möglich war, und zwar unter solchen Verhältnissen, dass die Herstellungskosten auf 35 Frcs. pro Tonne des Metalls reduzirt werden, während eine Tonne Bessemer Stahl (der nichts anderes ist als stählernes Eisen) im Durchschnitt 120 Frcs. kostet. Dies Resultat ergiebt sich aus der Beschränkung der Handarbeit, indem alles automatisch verrichtet wird, — aus dem Nichtgebrauch starker Feuerung — und aus der Herstellung des Stahls mittelst einer einzigen Operation im Gegensatz zu dem jetzigen Verfahren, wonach beides, das Erz und nachher das Roheisen, mehrere Umbildungen nach einander erfahren, die mächtige Maschinerie und komplizirte Behandlung erfordern.

Gegen solche Vortheile ist es unmöglich, zu konkurriren. Wie sollte in der Metallindustrie, wo selbst die kleinste Kostendifferenz von grosser Wichtigkeit ist, ein Kampf geführt werden können gegen einen Fabrikanten, der, wenn er zum gleichen Preise wie seine Konkurrenten verkauft, 200 pCt. gewinnen würde?

Wir halten es für absolut sicher, dass in kurzem alle Fabrikanten um Uebertragung unseres Patentes sich an uns wenden werden. Dies System ist bestimmt, alle existirenden Systeme zu verdrängen, besonders das Bessemer-Verfahren".

„Die Gesellschaft beabsichtigt nicht, selbst die Erfindung voll auszunutzen; sie errichtet ein Musterwerk, welches 40 t Stahl am Tage produziren und in wenigen Monaten vollendet sein wird". Hieraus wird dann deduzirt, dass alle Bessemer- und Thomas-Stahlwerke binnen kurzem veraltet sein werden. Dieselbe Nummer der erwähnten Zeitschrift, welche ihren Lesern diesen bescheidenen kleinen Prospekt übermittelt, enthält auch eine weitere Notiz über das Soulages-Verfahren und eine etwas rohe Zeichnung, die einen Vertikaldurchschnitt durch den Apparat darstellt. Hierdurch wird jedoch nichts wesentliches der vorher gegebenen sehr vagen Beschreibung erklärt.

Dampfstrassenbahnen-Lokomotiven mit Erdölheizung.

In Rangoon arbeiten Dampfstrassenbahn-Lokomotiven nach dem Merryweather-System zur vollen Zufriedenheit mit Erdölheizung und die Firma gleichen Namens hat eine Strassenlokomotive für dasselbe Brennmaterial eingerichtet und nach Burma in Südrussland zum Betriebe der dortigen Strassenbahn gesendet. Man hofft, dass die Betriebskosten der Linie sich hinsichtlich des Brennmaterials durch diese neue Einrichtung um ca. 20 pCt. billiger stellen werden.

Vergleich Englischer und Amerikanischer Waaren.

Ein ähnliches Urtheil, wie es seiner Zeit Reuleaux über die Deutsche Industrie geäussert hat, theilt ein Engländer, Arthur Rigg, der im vorigen Herbst Kanada und die Vereinigten Staaten von Nordamerika besuchte, hinsichtlich der Englischen Waaren im Vergleich zu den Amerikanischen mit. Er äussert sich folgendermassen: „Der Gedanke, alles möglichst billig herzustellen, untergräbt nicht nur die Basis eines dauernden Erfolges, sondern verringert auch die Güte der hergestellten Waare und zerstört jedes ehrliche Geschäft. So werden viele unserer Fabrikate von den fremden Märkten verdrängt und durch die solidere Amerikanische Waare ersetzt." Der Schreiber hält es für wirklich echten Patriotismus, seinen Landsleuten die Wahrheit ohne Rückhalt zu sagen und glaubt, dass eine Nation nicht an der Spitze des industriellen Fortschrittes marschiren könne, wenn sie ihre Augen dem gegenüber verschliesst, was in der übrigen Welt vorgeht: „Amerika ist für uns das beste Land zur Nachahmung, da es von unseren Landsleuten bewohnt ist und ein Ingenieur kann dort mehr lernen, als irgendwo in der Welt." Man begrüsst dort jede neue Erfindung mit Freuden und das Genie findet eine baldige Belohnung für seine Arbeit, der Ingenieur kann uneingeschränkt seine gesunden Prinzipien ausdenken, durchbilden, vereinfachen und braucht schliesslich nie zu befürchten sie nicht ausführen zu können.

Russische Stahl- und Eisenproduktion.

Die Stahlschienen- und Eisenproduktion in Russland ist in fortwährendem Steigen begriffen. Ausser den laufenden Bestellungen auf Schienen für die Transkaspischen und Transkauka-

sischen Eisenbahnen hat soeben der Verkehrsminister zwei sehr wichtige Kontrakte abgeschlossen. Einen mit der Novorossisker oder Neurussischen Gesellschaft, der ausgedehnte Werke in Hughesovska in Südrussland (geleitet von Mr. Hughes) gehören. Dieser Auftrag lautet auf 400 000 Pud (6 450 t) pro Jahr, deren Kosten 384 000 £ übersteigen, dieselben werden auf fünf Jahre vertheilt. Der zweite Kontrakt im Werthe von 295 000 £, auf drei Jahre vertheilt, wurde abgeschlossen mit dem Prinzen Beloselsky Belozersky, der Bedarf beträgt fast 4 800 t pro Jahr. Prinz Beloselsky ist eine der einflussreichsten Persönlichkeiten in der Umgebung des Zaren und hat sehr ausgedehnte Besitzungen und Minen in der Uralregion.

Drahtseil für schwere Krähne.

Ein Lastkrahn auf den Werken der Herren Haniell und Lueg in Grafenberg bei Düsseldorf, fähig mit doppelter Uebersetzung bis zu 15 t zu heben, bereitete durch häufiges Brechen der Kette grosse Ungelegenheiten; dieses Brechen wurde hauptsächlich dadurch veranlasst, dass die Kette doppelt um eine Rolle von zu kleinem Durchmesser geschlagen war. Die Gefahr und die Kosten, die aus dem häufigen Brechen erwuchsen, forderten Abhilfe, und entschied man sich nach langer Ueberlegung dafür, es mit einem Drahtseil zu versuchen, obgleich damit bei ähnlich grossen Lasten noch keine Erfahrungen gemacht waren. Das zum Ersatz der $1^1/_8$ Zoll starken Kette ausersehene Seil wurde von 373 Stahldrähten im Durchmesser von je 1 mm angefertigt und hat eine Tragkraft von 76 t pro Quadratzoll. Das Seil hat einen äusseren Durchmesser von $1^3/_8$ Zoll und eine Totalkraft von 146 t, die also nahezu zehnmal grösser ist, als von ihm gefordert wird. Das Seil findet jetzt genügenden Raum auf der von $17^3/_4$ Zoll auf $22^5/_8$ Zoll im Durchmesser verstärkten Winde und hat, während mehr als neun Monaten, bei einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 16 Stunden pro Tag, in jeder Beziehung sich bewährt; dasselbe wurde von den Herren Felten & Guilleaume in Mülheim angefertigt und ist zum Schutz gegen die Witterung galvanisirt. Seine Kosten beliefen sich auf 14 £ 10 sh. gegen 28 £ für eine Kette, wie sie vorher in Gebrauch war, oder gegen 75 £ für eine Gall'sche Gliederkette, welche andernfalls in Frage gekommen wäre.

Gas in Newyork.

Die Aktionäre von sechs Gaskompagnien in Newyork haben beschlossen, sich zu einer grossen Gesellschaft mit einem Kapital von 39 078 000 D. zu vereinigen. Nur zwei Gesellschaften sind von dieser grossen Vereinigung ausgeschlossen, nämlich die vor langer Zeit etablirte Newyork Mutual Gas Light Company und eine neu gegründete, die Equitable Gas Light Company.

Ursprung der Gewitterstürme.

Bei dem kürzlich abgehaltenen Kongress Deutscher Aerzte und Naturforscher hielt Dr. S. Hoppe aus Hamburg einen Vortrag, in welchem er zu zeigen versuchte, dass die Elektricität der Gewitterstürme durch die Friktion von Wassertheilchen erzeugt werde, die durch Verdunstung von Wasser entstehen. Diese Ansicht erhärtete er durch verschiedene Experimente, bei denen er komprimirte kalte Luft in ein, warme feuchte Luft enthaltendes, Kupfergefäss leitete, durch welches Verfahren eine starke Ansammlung von Elektricität erzeugt wurde. Er schliesst, dass das Aufsteigen einer Säule warmer feuchter Luft in die obere kältere Luftschicht von einem Gewittersturm gefolgt sein würde, falls die Schnelligkeit dieses Aufsteigens gross genug sei, um die Neutralisirung der durch die Luftfriktion erzeugten Elektricität zu verhindern. Offene, von Wäldern entblösste Distrikte sind deshalb Gewitterstürmen mehr ausgesetzt, als bewaldete Regionen, in denen die Bäume das Aufsteigen der feuchten warmen Luft hindern.

Reinigung des Wassers durch Luft.

Ein interessantes Experiment über Reinigung des Wassers durch Zuführung von Kohlensäure wird gegenwärtig in Philadelphia unter Leitung Mr. Lutlow's, Chefingenieur des Water Department jener Stadt, ausgeführt. Das Verfahren basirt auf der Entdeckung des Dr. Albert R. Leeds, dass die Eigenschaft der Luft, Wasser zu reinigen, bedeutend verstärkt wird, wenn Wasser und Luft unter Druck gemischt werden. Je stärker der Druck, desto grösser die Absorbirung des Sauerstoffs, desto grösser infolge dessen die Aussonderung der Unreinigkeiten. In Philadelphia wurde zu diesem Behufe vermittelst einer Luftpumpe atmosphärische Luft in das Wasser geleitet. (Dies ist das durch Dr. Leeds' Experimente für nöthig erwiesene Verhältniss zur Uebersättigung des Wassers.) Die Analyse ergab, dass die Menge freien Sauerstoffs in dem mit Kohlensäure verbundenen Wasser 17 pCt. grösser war, als v o r Zuführung der Luft, während die Menge kohlenhaltiger Säure um 53 pCt. und die Menge des ganzen entbundenen Gases um 16 pCt. gestiegen und der Prozentsatz des freien Ammoniums auf ein Fünftel seines früheren Betrages vermindert war. Der Prozentsatz des freien Sauerstoffs repräsentirt das zur Oxydirung der organischen Unreinigkeiten erforderliche Quantum. Diese Resultate sind sehr günstige und zeigen die praktische Ausführbarkeit, den Prozentsatz organischer Stoffe, die vor Ausführung dieses Verfahrens im Wasser enthalten waren, zu reduziren.

Dampf-Strassenbahn.

In der kürzlich abgehaltenen Sitzung der Institution der Court Engineers zu Dublin wurde ein Vortrag über Dampfstrassenbahnen gehalten, dem folgendes entnommen wird:

Alle Versuche, in gewöhnlicher Weise makadamisirte Strassen mit Dampfwagen für Personenverkehr zu befahren, sind seither gescheitert; dahingegen wurde, nachdem der Board of Trade die zuerst vorgeschriebenen rigorosen hindernden Massnahmen wegen Befahrung von Strassenbahnen mit Dampfwagen abgeschwächt, diese Beförderungsart vom Publikum mit Freude begrüsst und als den öffentlichen Strassenverkehr nicht störend allseitig anerkannt.

Der wesentlichste Theil einer Strassenlokomotive sind ihre Bremsen, da von diesen die Sicherheit des Strassenverkehrs wesentlich abhängt; Sandstreuapparate sind wegen des Schleuderns der Räder bei feuchtem Wetter erforderlich; desgleichen möglichst hohe Lage der Cylinder, um dem Strassenschmutze fern zu bleiben. Der Rowan'sche Dampfstrassenwagen verbindet den vierrädrigen Personenwagen mit der Maschine und wird durch das Personengewicht die erforderliche Adhäsion erreicht.

Maschinen mit gemischtem Dampfe.

Das Misslingen vielfacher Versuche, zur Dampfentwickelung andere Flüssigkeiten wie Wasser zu verwenden, hat die Erfinder nicht von derartigen Experimenten abgehalten.

Kürzlich wurde versucht, Methyl-Alkohol (Holz-Alkohol) direkt dem Kesselwasser zuzumischen. In den Amerikanischen Staaten ist hierauf ein Patent gelöst und sind von einer Kommission Amerikanischer Seeoffiziere genaue Versuche mit einer solchen Mischung von 15 pCt. Methyl-Alkohol und 85 pCt. Wasser angestellt, welche eine E r s p a r u n g von 8,3 pCt. an H e i z m a t e r i a l, a b e r einen e r h e b l i c h g r ö s s e r e n W e r t h v e r l u s t an Alkohol ergaben.

Um 22,1 pCt. an Kohlen zu einem Preise von 3,87 Dollar pro Tonne zu sparen, musste man einen Verlust von 12,325 Dollar für Holz-Alkohol erleiden.

Ein wesentlicher Missstand bei diesen Versuchen war der, dass der Dampf durch alle nicht absolut schliessenden Höhen entwich und dadurch besondere Gefahr hervorgerufen wurde.

Vertilgung der Phylloxera.

Mr. Bauer aus San Francisco hat kürzlich die Entdeckung gemacht, dass Quecksilber ein durchaus sicheres Mittel gegen die Phylloxera ist. Er kam dadurch auf diese Wirkung, dass die in einem Glase, worin zufällig etwas Quecksilber sich befand, angehäuften Fliegenkadaver nach längerer Zeit unversehrt waren. Aetz-Sublimat, was Bauer gegen die Phylloxera zuerst verwandte, bewährte sich nicht, da das Quecksilber-Chlorad bald durch die Erdbestandtheile zersetzt wurde.

Das Quecksilber wird jetzt zu gleichen Theilen mit fein gesiebtem, kiesfreien Clay gemengt und davon in das Pflanzloch jedes Weinstockes etwas geschüttet. Eine halbe Unze Quecksilber genügt nach vielfachen Versuchen, um einen Weinstock zu sichern. Man hofft, dass dieses Mittel, welches bereits vielfach mit bestem Erfolge angewandt ist, 20 Jahre vorhalten wird.

Neue geologische Funde: Silurischer Skorpion.

Der Geologe Lindström zu Stockholm hat kürzlich einen unbeschädigten fossilen Skorpion in den oberen Silurischen Lagern der Insel Gotland in Schweden gefunden.

Das Petrefakt hat durchaus die Form der jetzt lebenden Skorpione und weist auf Land und Luftaufenthalt hin; sein wissenschaftlicher Name ist Palaeophonus Nuncius und ist derselbe jedenfalls eines der ältesten versteinerten Objekte und älter wie die in der Devonischen Formation von Kanada gefundenen Landthiere.

Dieser Fund ist deshalb so wichtig, weil dadurch konstatirt ist, dass zu jener frühen Periode bereits luftathmende Landthiere auf der Erde gelebt haben. Jetzt ist diese Ansicht noch dadurch ergänzt, dass in dem mittleren Silurischen Lager von Jurques (Calvados) in Frankreich ein durchaus klar und genau abgedrückter F l ü g e l des Blattidas gefunden ist, welcher sich von den anderen Arten, lebend oder fossil, dadurch unterscheidet, dass die Rippen anders gestellt und sehr schmal sind.

Tunnel bei unseren Antipoden.

Der längste Tunnel der südlichen Hemisphäre ist soeben vollendet. Derselbe wird von Nepean und Cordeaux über die Katarakte vermittelst eines Kanals das benöthigte Wasser für Sidney zuführen. Der Tunnel ist 7 Fuss hoch und etwas über 9 Fuss breit, reicht von Nepean bis zu den Katarakten und ist 4½ Miles lang. Der Tunnel wurde im Jahre 1881 in Sandstein angesetzt, die Akkordsumme betrug nur 70 000 £ und lag in ihr ein grosser Schaden für die Unternehmer gleich auf der Hand.

(„Engineering".)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Der unterm 18. Februar cr. für den 1. April cr. angekündigte neue Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokalverkehr, welcher theilweise Erhöhungen enthält, tritt erst mit dem 1. Mai d. Js. in Kraft. (560)

Die Direktion.

II. Eröffnung von Stationen für den Güterverkehr.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Die bisher nur für den Personen-, Gepäck- und Eilgut-Verkehr eingerichtete, an der Linie Wien-Eger gelegene Station Josefihütte ist — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen — am 15. d. Mts. auch für den allgemeinen Frachten-Verkehr eröffnet worden.

Berlin, den 19. März 1885. (561)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

III. Betriebsüberlassungen.

Nachdem durch Allerhöchsten Erlass vom 9. März cr. die Auflösung der zur Zeit das Breslau - Schweidnitz - Freiburger Eisenbahn - Unternehmen verwaltenden Königlichen Direktion der Breslau - Freiburger Eisenbahn mit Ablauf des Monat März cr. ausgesprochen worden, fallen vom 1. April cr. Theilstrecken dieser Bahn an die nachbenannten Königlichen Staats-Eisenbahnverwaltungen.

I. Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin:

a) an das neu zu errichtende Betriebsamt Breslau (Breslau-Halbstadt): die Theilstrecken Breslau-Halbstadt und Frankenstein-Raudten mit Ausschluss der Bahnhöfe Halbstadt, Liegnitz, Raudten, sowie des Personenbahnhofes Fellhammer, ferner die Anschlussstrecke vom Bahnhof Breslau bis Kilometer 3,20 der Linie Breslau-Stettin und der Verbindungsbahn Fellhammer-Gottesberg,

b) an das Betriebsamt Görlitz: die Strecke vom Bahnhof Sorgau (ausschliesslich) bis Hermsdorf mit Bahnhof Altwasser, sowie der Personenbahnhof Fellhammer,

c) an das Betriebsamt Breslau (Breslau - Sommerfeld): die Strecke Schmiedefeld mit Ausschluss des Bahnhofes Schmiedefeld bis Mochbern und der Bahnhof Liegnitz,

d) an das Betriebsamt Guben: der Bahnhof Rothenburg,

e) an das Betriebsamt Stettin (Berlin - Stettin): die Strecke von Podejuch mit Ausschluss des Bahnhofs Podejuch bis Stettin mit Bahnhof Stettin, die Dunzig-Quaianlagen und die Verbindungsbahn zum Berlin-Stettiner Central-Güterbahnhof.

II. Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau:

a) an das neu zu errichtende Betriebsamt Breslau - Stettin, umfassend die Theilstrecke Schmiedefeld - Podejuch mit Ausschluss der Bahnhöfe Glogau, Rothenburg und Cüstrin,

b) an das Betriebsamt Glogau: die Theilstrecke im Bahnhof Glogau und die Betriebsanlagen,

c) an das Betriebsamt Brieg-Posen: die Theilstrecke der Verbindungskurve zwischen der Breslauer Verbindungsbahn und dem Breslau-Freiburger Bahnhofe in Breslau.

III. Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg:

an das Betriebsamt Berlin (Berlin-Schneidemühl): die baulichen Anlagen des Bahnhofes Cüstrin II.

Während die Königliche Eisenbahndirektion Breslau vom 1. April cr. ab im Handelsregister als Rechtsnachfolger der aufgelösten Verwaltung eingetragen wird, also damit die generelle Vertretung des Gesammtunternehmens übernimmt, gehen die sich aus dem Betriebe der Bahn ergebenden Pflichten und Rechte in dem gesetzlich geregelten Umfange auf die, die Einzelntheile der Bahn übernehmenden Königlichen Eisenbahndirektionen bezw. deren namhaft gemachte Betriebsämter über.

Breslau, den 16. März 1885. (562)

Königliche Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn.
Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin.
Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau.

IV. Güterverkehr.

Allen Denjenigen, welche in der Zeit vom 1. Januar bis mit 31. Dezember 1885 mindestens 1 000 000 kg Eisen und Stahl des Spezialtarifes II von Zwickau im direkten Verkehre nach Berliner Bahnhöfen und Berliner Ringbahnstationen zur Beförderung bringen, vergüten wir am Jahresschlusse gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe sieben Mark pro Wagenladung von 10 000 kg.

Dresden, am 18. März 1885. (563)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. April cr. tritt für die Beförderung von Gütern aller Art ein neuer Staatsbahn-Gütertarif (Theil II, die besonderen Bestimmungen, sowie Kilometerzeiger und Ausnahmetarife enthaltend) für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau andererseits in Kraft, durch welchen folgende Tarife aufgehoben werden:

1. Der Preussisch - Oberschlesische Verband-Gütertarif vom 1. April 1881 mit sämmtlichen Nachträgen mit Ausschluss der Stationen der bisherigen Breslau-Freiburger Eisenbahn südlich von Breslau und Raudten und des Anhanges, enthaltend den Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlen;

2. der Lokal-Gütertarif der ehemaligen Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. Oktober 1881, soweit derselbe den Verkehr mit den Stationen der Strecken Kobelnitz-Thorn resp. Bromberg betrifft;

3. der Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen den Stationen der ehemaligen Rechte - Oder - Ufer - Eisenbahn und den Stationen der Strecken Gnesen - Thorn resp. Bromberg vom 1. Dezember 1881 nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen;

4. der gemeinschaftliche Tarif für den Transport von Salz etc. von Inowrazlaw und Klausaschacht vom 1. April 1883, soweit derselbe den Verkehr mit den sub II aufgeführten Stationen der Strecke Schmiedefeld - Grünberg i/Schl. und die sub III, V und VI aufgeführten Stationen betrifft.

Der neue Gütertarif enthält theils Ermässigungen, theils Erhöhungen gegen die bisherigen Frachtsätze, letztere insbesondere für einzelne Relationen in den Ausnahmetarifen für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen und Mühlenfabrikate, für Holz des Spezialtarifs II und für Flachs und Hanf im Verkehre mit Breslau O. S. Bhf.

Durch Aufnahme sämmtlicher Stationen der ehemaligen Posen-Creuzburger, Oels-Gnesener und Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn ist der neue Tarif wesentlich erweitert; die Stationen der Posen-Thorn-Bromberger Eisenbahn sind unter diejenigen des Direktionsbezirks Bromberg eingereiht.

Für den Verkehr mit den Stationen der ehemaligen Breslau-Freiburger Eisenbahn südlich Breslau und Raudten und bis zum Inkrafttreten des neuredigirten Staatsbahn-Gütertarifs Bromberg-Berlin, in welchem diese Stationen für den Verkehr mit denjenigen des Direktionsbezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn Aufnahme finden werden, behalten bis dahin die in dem Preussisch-Oberschlesischen Verbandtarif und in dessen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze Gültigkeit.

Die Entfernungen des Kilometerzeigers für den neuen Gütertarif werden vom 1. April cr. ab auch der Berechnung der nach dem Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Staatsbahnverkehr Bromberg-Breslau vom 1. Oktober 1884 zur Erhebung gelangenden Transportpreise, des Frachtzuschlages, sowie der Fahrgelder für Begleiter zu Grunde gelegt, wobei jedoch vorläufig der Verkehr mit den Berliner Bahnhöfen und Lichtenberg - Friedrichsfelde ausgeschlossen bleibt.

Die Erhöhungen des neuen Tarifs, welche sich gegen die Sätze des Preussisch-Oberschlesischen Verbandtarifs ergeben, treten erst mit dem 1. Mai cr. in Kraft, bis zu welchem Zeitpunkte die bisherigen Sätze des genannten Verbandtarifs bestehen bleiben.

Bis zur Herausgabe des neuen Tarifs, am 25. d. Mts., ertheilt unser Tarifbüreau hierselbst Auskunft über die neuen Frachtsätze.

Bromberg, den 18. März 1885. (564 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Viehsendungen, welche aus Ostpreussen in der Richtung über Schneidemühl nach Berlin sich bewegen und deren Transport auf der Eisenbahn fahrplanmässig länger als 36 Stunden dauert, unterliegen der Tränkung auf der Viehtränkungsanstalt des Bahnhofs Schneidemühl. Die bei der Aufgabeexpedition zu entrichtende Tränkungsgebühr beträgt 2 *M.* für den Wagen ohne Unterschied zwischen ganzen und halben Ladungen.

Bei Viehsendungen aus Ost- und Westpreussen, welche fahrplanmässig über 24 Stunden, aber weniger als 36 Stunden auf der Eisenbahn verbleiben, wird widerruflich von der bis dahin vorgeschriebenen Tränkung in Schneidemühl und von der Erhebung der Tränkungsgebühr abgesehen, sofern die Thiere vor der Verladung getränkt worden sind. Uebersteigt die Transportdauer jedoch 30 Stunden, so haben die Viehbegleiter den Thieren während der heissen Jahreszeit ausserdem während des Transports einmal eine kleine Quantität Wasser im Wagen auf einer der Stationen Korschen, Dt. Eylau, Thorn, Dirschau oder Schneidemühl zu verabfolgen, wozu die nöthigen Einrichtungen einschliesslich des Wassers eisenbahnseitig unentgeltlich bereit gehalten werden.

Bromberg, den 15. März 1885. (565J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a/M.-Köln (rechtsrh.) vom 1. Februar

1882 kommt mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab der Nachtrag XIV zur Einführung. Derselbe enthält Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II, Berichtigungen sowie Entfernungen und Frachtsätze für die am 1. April d. J. in den Direktionsbezirk Köln (rechtsrh.) übergehenden Stationen Elz, Hadamar und Staffel. Durch diesen Nachtrag werden die bezüglichen Entfernungen und Frachtsätze für die vorgenannten Stationen des Lokal-Gütertarifs des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. vom 1. August 1883 und des Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen der Hessischen Ludwigsbahn andererseits vom 1. August 1882 aufgehoben.

Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 17. März 1885. (566)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem noch näher zur Kenntniss zu bringenden Tage der Eröffnung der neuen festen Rheinbrücke bei Mainz wird der Betrieb der Trajektanstalt Kastel-Mainz aufhören und demgemäss die Station Mainz (Nass. B.) aus den betreffenden Personen- und Güter- etc. Tarifen ausscheiden.

Wegen anderweitiger **Regelung des Güterverkehrs nach Mainz via Kastel** bleibt Weiteres vorbehalten.

Frankfurt a/M., den 16. März 1885. (567)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. April d. J. treten für den Verkehr zwischen den Stationen Halbstadt, Liebau und Seidenberg einerseits und den Stationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Reichenberg (S. Stb. und S. N. V. B.), Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft. Dieselben sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 16. März 1885. (568)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandes.

Die im **Sächsisch-Württembergischen Verbandsgütertarife** vom 1. September 1882 und in dessen Nachträgen enthaltenen Frachtsätze für die Station Friesenhofen der Württembergischen Staatseisenbahnen treten am 1. Mai d. J. ausser Kraft.

Dresden, den 18. März 1885. (569)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Königliche Eisenbahndirektion. Zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. April 1881 ist ein vom 1. April 1885 ab gültiger Nachtrag erschienen, durch welchen einzelne Aenderungen und Ergänzungen zu den Tarifvorschriften zur Einführung gelangen.

Soweit durch diese Aenderungen Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Mai d. J. in Kraft.

Exemplare des Nachtrags können von unserer Betriebskontrole unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 13. März 1885. (570)

Zum diesseitigen Lokal-Viehtarife vom 1. März 1880 tritt am 1. April der Nachtrag 8 in Kraft, welcher Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften enthält. Derselbe kann zum Preise von 5 ₰ — gegen Vorzeigung des Haupttarifs jedoch unentgeltlich — von allen diesseitigen Eisenbahnstationen bezogen werden.

Braunschweig, den 11 März 1885. (571)
Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn-Gesellschaft.

Sächsisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Mit dem 20. März 1885 treten für den Verkehr zwischen Weimar, Bahnhof der Weimar-Geraer Bahn, und verschiedenen Stationen des mittleren und östlichen Sachsens neue direkte Frachtsätze in Kraft, welche mit den z. Z. für Station Weimar des Direktionsbezirks Erfurt bestehenden bezüglichen Tarifsätzen übereinstimmen.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 16. März 1885. (572)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(als geschäftsführende Verwaltung).

Mit dem 1. April d. J. tritt zum **Gütertarif Theil II** für den Lokal- und direkten Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen-Erfurter, der Saalbahn, sowie der Weimar-Geraer, der Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen-Schmalkalden), der Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn der Nachtrag XV in Kraft. Derselbe enthält eine Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs und der Transittarife für Holz, sowie eine Ergänzung des Ausnahmetarifs 8 (Braunkohlen etc.) und ist in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 11. März 1885. (573)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Am 15. dieses Monats ist zum Saarkohlentarif No. 21 nach der Französischen Ostbahn vom 1. September 1884 der Nachtrag 1 erschienen, welcher Frachtsätze für die Stationen an den neu eröffneten Strecken Mezy-Romilly und St. Dizier-Revigny, sowie für verschiedene Französische Stationen über St. Dizier-Revigny ermässigte Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses Nachtrags werden unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 17. März 1885. (574)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Direkter Viehverkehr mit den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einschliesslich den Stationen der ehemaligen Berlin-Stettiner Bahn, Posen-Schlesisch-Märkischer Verband. Am 1. April cr. treten innerhalb der vorbezeichneten Verkehre einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Soweit dieselben Tariferhöhungen zur Folge haben, bleiben die bisherigen bezüglichen Bestimmungen noch bis zum 1. Mai cr. in Anwendung.

Auskunft über die speziellen Aenderungen ertheilt das diesseitige Verkehrsbüreau und die Gepäckexpeditionen.

Breslau, den 14. März 1885. (75)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit 1. April l. J. tritt ein Tarif für den **direkten Güterverkehr** zwischen **Lindau** einerseits und **Stationen Oesterr. Bahnverwaltungen** in Kraft. Derselbe enthält:
a) Allgemeine Tarife,
b) Ausnahmetarife.

Die hierdurch ausser Wirksamkeit gesetzten Frachtsätze sind auf Seite 2 des Tarifs speziell angeführt.

Exemplare dieses Tarifs sind in den Tarifbüreaus, sowie bei den Stationen der betheiligten Verwaltungen zu haben.

Wien, im März 1885. (576)

K. K. General-Direktion der Oesterr. Staatsbahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Mit 1. April 1885 treten für den Elbeumschlagsverkehr neue Tarife und zwar für Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Oesterreich-Dresden-Elbkai in Kraft und werden hierdurch die gleichnamigen Tarife vom 1. Oktober 1883 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieser Tarife liegen bei den betheiligten Bahnen und der Unterzeichneten zur Einsicht, sowie zum Bezuge bereit.

Wien, am 14. März 1885. (577)

Die General-Direktion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Die in den diesseitigen Gasanstalten zu Witten, Hagen und Steele in dem Zeitraume vom 1. April 1885 bis 31. März 1886 sich ergebenden Nebenprodukte und alte Materialien als: alte Retorten (Eisengussschrott), Abfälle von feuerfesten Steinen, Fettgas und Steinkohlengastheer, Gaskokes, Ammoniakwasser und flüssiger Kohlenwasserstoff sollen im Wege der Ueberbietung verkauft werden.

Angebote hierauf sind verschlossen, frankirt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Nebenprodukten und Materialien der Gasanstalten“ versehen bis Donnerstag, den 26. März 1885 an unser Maschinentechnisches Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Erstattung von 25 ₰ für das Exemplar von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 11. März 1885. (578)

Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 24. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. März 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder durch den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 21. März 1885.

Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Dieser Nummer liegt No. 6 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Ueber die Verwendung der Frauen im Dienste der Eisenbahnen, in specie bei der Französischen Ostbahn.

Die Stellung der Frau in der modernen Gesellschaft und insbesondere die in der allgemeinen Arbeitstheilung vorzunehmenden Aenderungen, durch welche es ermöglicht werden soll, der Frau in dieser Organisation einen weiteren, der Zunahme ihrer Bedürfnisse und Pflichten entsprechenderen Raum zu schaffen, sind von den Nationalökonomen, den Statistikern und den Philosophen eingehend erörtert worden.

Man hat sich bei dieser Frage, welche ebenso sehr vom moralischen, als vom rein menschlichen Standpunkte aus betrachtet zur Diskussion anregt, oft, namentlich in neuester Zeit, zu sehr utopischen Ansichten verstiegen. Das Richtige scheint uns Dr. juris M. Lemercier zu treffen, welcher sich in der „Revue generale des chemins de fer" (Januarheft) dahin ausspricht, dass der Zulassung der Frau zu den bisher dem Manne reservirten Berufsstellungen ziemlich enge Schranken zu ziehen seien, welche vernünftigerweise nur durch die Gesetze der Natur und das Schicklichkeitsgefühl bestimmt werden könnten.

Der Kernpunkt der Frage liegt — wie auch der verstorbene Nationalökonom Le Play in der „Reforme sociale" s. Zt. treffend ausgeführt hat — in dem Prinzipe, dass unter normalen und regulären Verhältnissen der Mann als Familienoberhaupt in der Lage sein muss, die Seinen von seinem Verdienste zu erhalten, dass dagegen die an das Haus gefesselte Frau ihre Thätigkeit auf ihren Haushalt und die Sorge für ihre Kinder beschränken soll.

Allein es giebt leider auch Fälle — und deren sind nicht wenige — in welchen der ihrer natürlichen Stütze beraubten Frau nur erübrigt, durch ihrer Hände Arbeit das Nothwendigste für sich und die Ihrigen herbeizuschaffen. Hier muss die Gesellschaft voll und ganz für sie eintreten und der Frau durch Anweisung einer ihren Fähigkeiten entsprechenden Arbeit zu Hülfe kommen, damit sie ohne Schaden für ihre Ehre ihr tägliches Brod verdienen kann. Wenn Leroy-Beaulieu in seinem bekannten Werke „Le travail des femmes au XIX. siècle" darauf hinweist, dass den Französischen Eisenbahnen die Ehre gebührt, in Europa die Bahn für die Zulassung der Frauen in den Verwaltungsdienst gebrochen zu haben, so wollen wir dem nicht widersprechen. Jedenfalls steht fest, dass die Verwendung der Frauen im Dienste der Französischen Bahnen eine sehr mannigfache ist und dass deren Honorirung kaum zu wünschen übrig lässt, während, soviel uns bekannt, die Beschäftigung der Frauen im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sich z. Zt. auf den Barrierendienst, die Beaufsichtigung der Retiraden und die Reinigung der Dienstlokale beschränkt. Man ist hier neuerdings von der Verwendung weiblichen Personals in den Büreaus etc. immer mehr abgekommen, so dass es den Anschein gewinnen möchte, als ob die erzielten Resultate wenig günstig gewesen sind.

Unter Hinweis auf die bezüglich des Barrierendienstes in den „Referaten über die Beantwortungen technischer Fragen für die vorjährige Technikerversammlung" niedergelegten Erfahrungen beschränken wir uns daher auf die Mittheilung der mustergültigen Organisation des weiblichen Beamtenpersonals bei der Französischen Ostbahn, wie solche in dem erwähnten Aufsatz des Dr. Lemercier dargelegt wird.

Als leitenden Grundsatz hebt derselbe zunächst hervor, dass bei der Französischen Ostbahn jeder durch Frauen zu besetzende Posten in erster Reihe nur an Wittwen und Waisen von im Dienste verstorbenen Beamten vergeben werden kann. Sind solche Bewerberinnen nicht vorhanden, so können auch die Frauen, Töchter oder Schwestern von noch in Aktivität befindlichen Beamten berücksichtigt werden.

Zu der ersten Kategorie von Anstellungen, bei welchen den Frauen Beamtencharakter beigelegt wird, sind zu rechnen:

1. Titular-Einnehmerinnen,
2. Angestellte im allgemeinen Rechnungsbüreau und im Effektenbüreau,
3. Angestellte der Central-Betriebsverwaltung,
4. Angestellte des Central-Zugförderungs- und Materialdienstes,
5. Retiraden-Schliesserinnen.

In die zweite Kategorie, welche niemals Beamtenqualität erlangen können, gehören:

6. die Büffetverwalterinnen,
7. die Bücher- (Zeitungs-)Verkäuferinnen,
8. die Verkäuferinnen in den Bazars und
9. die Hilfseinnehmerinnen.

Was zunächst die unter 1 erwähnten Titulareinnehmerinnen (Billetverkäuferinnen) betrifft, so funktioniren deren z. Zt. im Bereiche der Ostbahn etwa 116 (davon ⅔ diätarisch). Ihr Einkommen beträgt zwischen 180 und 4 000 Frcs. jährlich, im Durchschnitt 850 Frcs. Falls dieselben den Dienst in grösseren Stationen versehen, erhalten dieselben neben einer Entschädigung für Manko von 50—1 000 Frcs. auch eine jährliche Gratifikation von 75—150 Frcs.

Das weibliche Personal im allgemeinen Rechnungsbüreau und im Effektenbüreau belief sich anfänglich auf nur 4 Frauen und stieg nach und nach bis auf 49. Von diesen ist ein Theil ohne Unterbrechung das ganze Jahr hindurch gegen fixirtes Monats- oder Jahreseinkommen beschäftigt, während ein anderer Theil nur (und zwar gegen tägliche Bezahlung) zur Zeit der Effekteneinlösung in Thätigkeit tritt. Die Vorsteher der vorbezeichneten Büreaus beziehen jährlich 3 500—2 000 Frcs., die zeitweise beschäftigten Beamten 3—3,25 Frcs. täglich. Der durchschnittliche Jahresgehalt beträgt etwa 1 250 Frcs.

Die unter 3 und 4 erwähnten Beamten werden hauptsächlich mit statistischen und rechnerischen Arbeiten beschäftigt (Kanzliren, Brennmaterialienberechnung, Inventarien - Kontrolle, Lohnlisten- und Telegraphengebühren - Berechnung, Oel- und Schmiermaterialverbrauch, Feststellung von Rechnungen etc.). Die Gesammtzahl der weiblichen Beamten in diesen Ressorts ist auf 22 begrenzt. Die Bezahlung ist etwa dieselbe wie bei den Beamten ad 2.

Die Retiradenschliesserinnen rekrutiren sich meistens aus den Wittwen im Dienste verunglückter Beamten. Zur Zeit sind 20 Schliesserinnen angestellt und deren 35 diätarisch beschäftigt. Dieselben beziehen ein festes Gehalt von 120—360 Frcs. Ausserdem fallen ihnen die Trinkgelder der Reisenden zu, welche zwischen 10 und 1 000 Frcs. variiren. Das durchschnittliche Einkommen kann — unter Berücksichtigung dieser äusserst variablen Daten — zu 780 Frcs. jährlich angenommen werden.

Im Bereiche der Französischen Ostbahn sind Büffets an 16 Frauen vergeben. Von diesen haben zwei bisher keinen Reingewinn erzielt, während der Verdienst der übrigen 14 zwischen 700 und 6 800 Frcs. jährlich variirte. Der durchschnittliche Ertrag belief sich also auf 3 100 Frcs. pro Jahr. Die Büffetverwalterinnen haben eine jährliche Miethe an die Gesellschaft zu entrichten, welche von der Stärke des Verkehrs auf dem betreffenden Bahnhofe und der Grösse der benutzten Räumlichkeiten abhängt.

Die Bücher - (Zeitungs-) Verkäuferinnen werden von der Hachette'schen Buchhandlung angenommen, die Verkäuferinnen in den Bazars von der Verwaltung dieser Läden. Beide Geschäftszweige finden sich oft in ein und derselben Hand vereinigt. Die 99 Zeitungsverkäuferinnen erzielen jährlich zwischen 100 und 4 700 Frcs., die 24 Bazare 50 — 3 500 Frcs.

Wir kommen nun zu der letzten Kategorie des weiblichen Personals, nämlich den Hilfseinnehmerinnen. Diese stehen in einem noch loseren Verhältnisse zu der Eisenbahngesellschaft, als die vorbezeichneten Kategorien. Die Hilfseinnehmerinnen werden aus den Reihen der Wittwen, Waisen oder Frauen von Beamten und zwar seitens der Titulareinnehmerinnen ausgewählt, und es haben die letztern, da sie der Gesellschaft gegenüber für ein etwaiges Manko ausschliesslich verantwortlich sind, ein direktes Interesse daran, dass ihre Untergebenen die erforderlichen Eigenschaften besitzen und ein tadelloses Verhalten haben. Von einer derartigen Beschäftigung, welche sie wenigstens indirekt mit der Eisenbahngesellschaft in Verbindung hält, leben 22 Personen; ihr Jahreseinkommen variirt zwischen 450 und 1 350 Frcs., d. i. durchschnittlich 800 Frcs. pro Jahr, welche von den Titulareinnehmerinnen aus ihren Einkünften zu zahlen sind.

Nachdem wir die verschiedenen Stellungen besprochen, in denen die Frauen seitens der Französischen Ostbahn beschäftigt werden, wollen wir noch von der Theilnahme des angestellten weiblichen Personals an den Wohlthaten der bestehenden Unterstützungs- und der Pensionskassen sprechen.

Die Unterstützungskasse, zu welcher 1 pCt. des Gehaltes zu zahlen ist, giebt Anspruch auf freie Behandlung seitens der Bahnärzte und den unverkürzten Bezug des Gehaltes während der beiden ersten Monate der Krankheit. In den meisten Fällen werden ausserdem die Arzneikosten von der Kasse getragen; auch fallen derselben — sofern hier die Gesellschaft reglementsmässig nicht einzutreten hat — die Beerdigungskosten zu. Endlich gewährt die Kasse den Waisen, welche das 18. Jahr noch nicht erreicht haben, eine den zweimonatigen Betrag des Gehaltes der verstorbenen Mutter betragende Beihülfe.

Zu der Pensionskasse sind 3 pCt. des Gehaltes beizutragen, wofür folgende Vortheile gewährt werden:

1. Im Alter von 55 Jahren und nach 25 jähriger Dienstzeit kann die Pensionirung entweder ex officio oder auf Antrag erfolgen. Die Pension beläuft sich auf die Hälfte des während der letzten 6 Jahre durchschnittlich bezogenen festen Einkommens. Für jedes über die erstgenannten 55 und 25 Jahre hinaus im Dienste verbrachte Jahr tritt eine Erhöhung von $^1/_{60}$ des Gehaltes ein. Das Maximum der Pension beträgt $^{45}/_{60}$ des Durchschnittsgehaltes, das Minimum 6—500 Frcs., je nachdem die Frau Kinder unter 18 Jahren hat oder nicht.

2. In Krankheitsfällen oder bei körperlichen Gebrechen kann nach mindestens 15 jähriger Dienstzeit und ohne Rücksicht auf das Lebensalter eine Pension von $^{15}/_{60}$ des durchschnittlichen Gehaltes der letzten 6 Jahre gewährt werden. Erhöhung derselben um $^1/_{60}$ wie vor. Das Maximum der Pension beträgt $^{24}/_{60}$ des Gehaltes, das Minimum 300 Frcs.

3. Beim Todesfall während der Aktivität und nach mindestens 15 jähriger Dienstzeit der Mutter erhalten die Waisen unter 18 Jahren die Hälfte derjenigen Pension, welche der Verstorbenen am Tage ihres Todes zustand, mindestens aber 180 Frcs.

4. Beim Todesfall einer pensionirten Frau mit Beamtenqualität erhalten ihre legitimen Kinder unter 18 Jahren die Hälfte der seitens der Frau bezogenen Pension.

Wenn wir nun die 2 000 als Hilfsbahnwärterinnen gegen eine jährliche Remuneration von 120, 144 und 180 (und ausnahmsweise von 240) Frcs. angestellten Frauen der Oberbauarbeiter, Weichensteller, Rottenführer und Vorarbeiter, sowie die 259 Frauen mit Beamtenqualität und 161 Frauen ohne solche in Betracht ziehen, so finden wir, dass die Französische Ostbahn 2 500 Frauen beschäftigt, von denen 420 Wittwen oder Waisen die alleinige Stütze ihrer Familie bilden. Es ist denselben somit die Möglichkeit gegeben, ihr Brot auf ehrliche Weise zu verdienen und sich ein vor Sorgen geschütztes Alter zu verschaffen. In dieser Thatsache liegt ein praktischer Beweis, dass die Frau in vielen Stellungen mit Erfolg verwendet werden kann, welche bisher als ein Monopol des Mannes angesehen wurden, und möchte dazu aufmuntern, auch in andern Ländern umfassendere Versuche mit der Verwendung von Frauen im Eisenbahndienste anzustellen. — ch.

Aus dem Deutschen Reich.

Preussische Staatsbahnen: Zweite Berathung der Sekundärbahnvorlage.

Das Abgeordnetenhaus genehmigte am 20. d. M. in zweiter und am 23. d. M. in dritter Lesung den Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes, welchen wir in No. 10 S. 119 d. Ztg. zum Abdruck gebracht haben.

Die Bewilligung der von der Regierung für den Bau einer Vollbahn Hildesheim-Braunschweig geforderten 3 500 000 Mark (wir verweisen auf die in No. 15 S. 187 d. Ztg. abgedruckte motivirende Denkschrift), hatte die Kommission beantragt; aber auch die 10,2 km lange Linie Hochneukirch-Grevenbroich (siehe l. c. S. 188), welche die Kommission gestrichen hatte, wurde genehmigt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach machte für den Bau dieser Linie geltend, dass die vorgeschlagene Bahn die parallel neben einander herlaufenden Bahnstrecken Neuss-Düren und Gladbach-Jülich auf der kürzesten Linie verbinden solle und ein hochentwickeltes Industrie- und Ackerbaugebiet von nahezu 100 km aufschliesse. Eine weitere Bedeutung für den Verkehr würde die Linie im Falle einer demnächstigen Fortsetzung in der Richtung auf Köln gewinnen, vornehmlich aber würde sie auch zur Förderung lokaler Interessen beitragen.

Debattelos wurden die Linien Oppeln-Namslau und Glatz-Rückers, sodann die für die 95,6 km lange Linie Rogasen-Inowrazlaw geforderten 6 610 000 ℳ bewilligt. (Man vergl. die Denkschrift, abgedruckt in No. 16 S. 199 fg. d. Ztg.)

Eine längere Debatte führte die 45,1 km lange Linie Deutsch-Krone-Callies herbei, für welche 3 100 000 ℳ gefordert wurden. (Siehe l. c. S. 201.)

Abg. Büchtemann bekämpfte den Vorschlag, da durch den Bau dieser Bahn die Preussischen Finanzen ganz unnöthig belastet würden, denn die Bahn sei unnütz, wenn sie im Westen stecken bleibe. Nur wenn der Weg nach Westen völlig aufgeschlossen werde, würde dem betreffenden Landestheil für seine Produkte ein Absatzgebiet erschlossen werden.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten Maybach erkannte an, dass die Fortsetzung dieser Bahnstrecke in der Richtung auf Stargard oder auch auf Arnswalde unerlässlich sei; wenn die Regierung mit einem so weit gehenden Projekte noch nicht hervorgetreten sei, so liege das lediglich in finanziellen Rücksichten, denn es handle sich hier um eine Kostensumme von nahezu 8 Millionen Mark. Die Einwendungen des Abg. Büchtemann seien belanglos, die Hauptsache liege in dem Anschlusse des betreffenden Landestheiles an das Eisenbahnnetz, denn die Erfahrung habe gezeigt, dass solche Landstrecken, welche von der Bahn zu weit entfernt liegen, in ihrer Entwickelung zurückzubleiben pflegen. Die Position wurde hierauf mit grosser Majorität genehmigt. Ebenso wurde auch die 32,9 km lange Linie Löwenberg-Templin (siehe über deren Bedeutung Denkschrift in No. 17 S. 214), die 71,8 km (resp. 40,7 km auf Preuss. Gebiet) lange Linie Stralsund-Rostock mit der 11,2 km langen Abzweigung Velgast-Barth (siehe l. c. S. 214), so-

dann Neustadt a/D.-Meyenburg-Landesgrenze (siehe No. 18 S. 225) und Hannover-Visselhövede (siehe S. 226), deren Fortsetzung nach Rotenburg an der Bremen-Hamburger Bahn in Aussicht genommen ist, genehmigt. In betreff letzterer Linie lagen Petitionen vor, an Stelle von Hannover-Visselhövede-Rotenburg eine Bahn von Walsrode nach Soltau zu bauen.

Der Vertreter des Ministeriums hatte bei den Berathungen in der Kommission des Abgeordnetenhauses, welche die betr. Vorlage vorberieth, erklärt: die Königliche Staatsregierung verkenne keineswegs die Vortheile, welche die Führung der Bahn von Walsrode aus über Fallingbostel nach Soltau für die Interessen des Böhmethales haben würde. Die Gründe, aus welchen nichtsdestoweniger dem Anschluss bei Visselhövede der Vorzug gegeben worden, seien in der Denkschrift eingehend erörtert (s. l. c. S. 225). Andererseits werde durch die Wahl dieses Anschlusspunktes der Frage in keiner Weise präjudizirt, ob und inwieweit etwa demnächst zur Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse des Böhmethales ein zweiter Anschluss von Walsrode aus nach Soltau zu suchen sein möchte."

Die Kommission konnte bei der Vorberathung sich dem nicht verschliessen, dass es eine Härte für die Aemter Fallingbostel und Soltau sei, wenn ihnen jetzt zugemuthet werde, auf eine Bahn ganz zu verzichten, nachdem ihnen seit vielen Jahren, so lange es sich um Projektirung der Vollbahn Hannover-Hamburg gehandelt habe, eine solche in ziemlich sicherer Aussicht gestanden habe und glaubte, dass es sich vielleicht ermöglichen lasse, und empfehle auf baldige Erbauung einer Bahn Walsrode-Soltau Bedacht zu nehmen. Die Kommission empfiehlt deshalb dem Hause die Resolution: „Die bezüglichen Petitionen der Königlichen Staatsregierung als Material zur weiteren Erwägung zu überweisen mit dem Ersuchen, die Eisenbahnlinie Walsrode-Fallingbostel-Soltau auf baldthunliche Ausführung hin fernerweit zu prüfen und eventuell die erforderlichen Vorlagen demnächst dem Landtage zugehen zu lassen."

Diese Resolution der Kommission, betreffend den Bau der Linie Walsrode-Soltau, wurde vom Hause ebenso acceptirt wie der Bau der Linie Hannover-Visselhövede.

Weiter wurde genehmigt der Bau der Linie Fulda-Gersfeld mit dem Anheimgeben an die Regierung, nochmals zu erwägen, ob der Bahnhof Gersfeld nicht so zu legen sei, dass eine Verlängerung der Linie auf Bischofsheim möglich bleibe.

Zur Erläuterung dieses Beschlusses, betreffend die für das industrielle Leben der armen Rhön wichtige Bahn, theilen wir aus dem Bericht der Kommission folgendes mit:

„Mit dem vorliegenden Projekt einer von Fulda nach Gersfeld zu bauenden Bahn macht die Preussische Staatsregierung den Anfang, dem Preussischen Theil der Rhön, dem Kreis Gersfeld, die Vortheile der Eisenbahnverbindung zuzuwenden. Gegen dieses Projekt selbst, seinen Anfangspunkt Fulda, seine weitere Richtung und seinen Endpunkt Gersfeld, fand sich nichts einzuwenden. Die Kommission erkannte an, dass die Ausführung einer anderen Linie, wie auch die angeregte Veränderung der Trace in der Weise, dass der auf der Mitte der Strecke vorgesehene Bahnhof näher an den Hauptort und Amtsgerichtssitz Weyhers zu liegen komme, wegen der Terrainverhältnisse nicht möglich seien, und dass weitergehende Wünsche kaum Beachtung finden könnten.

Es kam ferner die ins Auge zu fassende Fortsetzung der Bahn von Gersfeld zum Anschluss an die am südöstlichen Abhange der Rhön belegene Endstation der in Bayern projektirten Bahn Bischofsheim zur Sprache und wurde es als nothwendig bezeichnet, bei der Bahnhofsanlage in Gersfeld darauf thunlichst Rücksicht zu nehmen, dass durch die Lage des Bahnhofs eine Fortsetzung der Bahn über Gersfeld hinaus in der angedeuteten Richtung nicht unnöthig erschwert, ja unmöglich gemacht werde, und darauf aufmerksam gemacht, dass es sich empfehle, aus diesen Rücksichten den Bahnhof südlich von Gersfeld anzulegen.

Auf Befragen wurde seitens der Vertreter der Königlichen Staatsregierung mitgetheilt, dass die Königlich Bayerische Regierung von einer Fortsetzung der Bahn Neustadt-Bischofsheim mit Rücksicht auf die bedeutenden Terrainschwierigkeiten und Kosten abgesehen und bei der Wahl der Lage des Endbahnhofes Bischofsheim auf eine derartige Fortsetzung keine Rücksicht genommen habe. Unter diesen Umständen sei auch diesseits davon Abstand genommen worden, den Bahnhof Gersfeld so hoch zu legen und das Schlussstück der Bahnlinie zwischen Hettenhausen und Gersfeld mit so starker Steigung (1:40) vorzusehen, wie es unter der Voraussetzung einer späteren Fortsetzung nach Bischofsheim erforderlich gewesen wäre.

Da die Kommission der Ansicht war, dass die Bayerische Regierung doch vielleicht noch bewogen werden könnte, ihr noch nicht ausgebautes Projekt Neustadt-Bischofsheim so zu ändern, dass die Herstellung einer Verbindung zwischen Gersfeld und Bischofsheim und damit eine die Rhön durchschneidende Bahn in Zukunft dadurch ermöglicht werde und dass die Wichtigkeit einer solchen Bahn ein nochmaliges Verhandeln rechtfertige, nahm sie eine Resolution an, welche die Regierung ersucht, in nochmalige Erwägung darüber zu treten, ob nicht der Bahnhof Gersfeld so zu legen sei, dass dadurch die Fortsetzung der Bahn nach Bischofsheim ermöglicht werde.

Vom Herrn Regierungskommissar wurde auf eine an ihn gerichtete Anfrage, wie die Regierung zu der Erbauung einer weiteren Rhönbahn von Hünfeld durch das Ulsterthal nach Hilders, welche für weite von der Bahn Fulda-Gersfeld nicht berührte Gebiete der Rhön von der grössten Bedeutung sei, stünde, geantwortet, dass die Bahn Fulda-Gersfeld jener anderen Bahn nicht präjudizire."

Schliesslich wurden auch die Linien Warburg-Arolsen, Wissen-Moosbach und Schee-Silschede (siehe Denkschrift in No. 19 S. 245 fg. d. Ztg.) genehmigt. In Bezug auf letztere Linie wurde noch eine in der Kommission abgelehnte Resolution acceptirt, die Staatsregierung aufzufordern, im Anschluss an die Linie Schee-Silschede die Fortsetzung der oberen Wupperthalbahn von Krebsöge aufwärts nach einer Station der Eisenbahn von Born nach Hückeswagen mit Abzweigung von Krähwinklerbrücke nach Radevormwald dem Landtage baldthunlichst vorzulegen.

Internationales Eisenbahn-Frachtrecht.

Wir theilten bereits in No. 22 S. 284 d. Ztg. vom 18. d. M. mit, dass der Bundesrath den Entwurf eines internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr, welchen wir im Jahrgang 1884 No. 38 S. 489 fg. wiederholt zum Abdruck brachten, genehmigt hat, d. h. in der Fassung, wie solche von Preussen vorgeschlagen war.

Wir erinnern daran, dass es sich um den Entwurf 2. Lesung handelt, welcher in der vom 21. September bis 10. October. 1881 in Bern tagenden Konferenz (die 1. Konferenz fand daselbst im Jahre 1878 statt) angenommen wurde.

Der Deutsche Bundesrath hat auf Preussens Vorschlag den Berner Entwurf nicht einfach angenommen, sondern einige wichtige Aenderungen beantragt. Die wichtigste war von Preussen schon zu Artikel 11 und 35 des Berner Entwurfs auf der Konferenz angeregt worden. Sie betrifft das Verbot der sogenannten Refaktien nicht veröffentlichter Tarife für den internationalen Eisenbahnverkehr. Preussen will das Verbot entweder auch auf den innern Verkehr ausgedehnt wissen, oder gar nicht zulassen.

Eine dritte Konferenz wird nun über die inzwischen vorgeschlagenen Aenderungen und einige Förmlichkeiten zu berathen haben.

Den Artikel 1 des internationalen Uebereinkommens hat der Bundesrath, wie die „Nat.-Ztg." meldet, in folgender Fassung angenommen:

„Das gegenwärtige internationale Uebereinkommen findet Anwendung auf diejenigen Sendungen von Gütern, welche auf Grund eines durchgehenden Frachtbriefes aus dem Gebiete eines der vertragschliessenden Staaten in das Gebiet eines anderen vertragschliessenden Staates mittelst der Eisenbahn befördert werden. Jeder der vertragschliessenden Staaten hat in dem anliegenden Verzeichniss diejenigen Eisenbahnstrecken benannt, welche als zur Ausführung internationaler Transporte geeignet, dem Uebereinkommen unterworfen sein sollen. Die zur Ausführung des gegenwärtigen Uebereinkommens von den Regierungen der vertragschliessenden Staaten zu vereinbarenden Bestimmungen sollen die gleiche rechtliche Wirkung haben, wie das Uebereinkommen selbst".

Es sind auch vielfach Aenderungen des Reglements über die Errichtung eines Centralamts beschlossen, die ganze Angelegenheit hatte im Bundesrath sehr umfangreiche Erörterungen hervorgerufen.

Annahme der Dampfersubventionsvorlage.

In dritter Lesung hat der Reichstag am 23. d. M. endgültig die Dampfersubventionsvorlage in der Fassung, in welcher es in der zweiten Berathung geschehen war, angenommen; es werden also die Linien nach Ostasien und Australien sammt der Zweiglinie von Sydney nach den Samao- und Tongainseln und die Zufahrtslinie vom Mittelmeer nach Alexandrien eingerichtet werden. Die Wiederherstellung der in der zweiten Lesung abgelehnten Afrikanischen Linie wurde nicht beantragt.

Frachtpflichtige Postgüter auf Nebenbahnen.

Ein Erlass des Ministers der öffentlichen Arbeiten vom 4. März, betreffend Vereinfachung der Ermittelung des Gewichts der auf Nebenbahnen beförderten frachtpflichtigen Postgüter, bestimmt:

Von einigen Königlichen Eisenbahndirektionen ist im Einverständniss mit den zuständigen Kaiserlichen Ober-Postdirektionen für die Ermittelung des Gewichts der auf Nebenbahnen beförderten frachtpflichtigen Postgüter ein vereinfachtes Verfahren in der Weise eingeführt worden, dass, anstatt der Ermittelung des Gewichts eines jeden einzelnen Poststückes, ein Durchschnittsgewicht für die zur Beförderung aufgelieferten Poststücke angenommen wird. Dieses Durchschnittsgewicht ist dadurch ermittelt, dass während eines vorher zwischen Post- und Eisenbahnverwaltung verabredeten Zeitraums eine einmalige

genaue Aufzeichnung der Stückzahl und des Gewichts der Packete erfolgt und aus diesen Aufzeichnungen das Durchschnittsgewicht eines Packetes ermittelt ist. Durch Vervielfältigung des letzteren mit der durch Zählung leicht festzustellenden Stückzahl der Packete ist dann die Grundlage für die seitens der Postverwaltung an die Eisenbahnverwaltung nach den Bestimmungen vom 28. Mai 1879, betreffend die Verpflichtungen der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung zu Leistungen für Zwecke des Postdienstes („E.-V.-B." S. 108), zu zahlende Entschädigung gewonnen. Im Einverständniss mit dem Staatssekretär des Reichs-Postamts hat der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten die Königlichen Eisenbahndirektionen veranlasst, wegen Einführung dieses vereinfachten Verfahrens auf den in ihren Bezirken befindlichen und weiter zur Eröffnung kommenden Nebenbahnen das weitere in die Wege zu leiten. Die Ermittelungen des Durchschnittsgewichts sind das erste Mal thunlichst bald nach der Betriebseröffnung einer Nebenbahn und zwar während eines einmonatlichen Zeitraumes, im übrigen aber, sofern es sich um die Erneuerung der Gewichtsfeststellungen handelt, stets im Monat März auszuführen. Von dieser Regel ist eine Ausnahme nur insofern geboten, als bei Eröffnung einer Nebenbahn im November oder Dezember der letztgenannte Monat für die erste Feststellung wegen der starken Belastung der Postbeamten in der Weihnachtszeit nicht zu wählen ist. In diesem Falle empfiehlt es sich, die Gewichtsermittelung erst im März des folgenden Jahres vorzunehmen und auf Grund des Ergebnisses derselben rückwirkend Zahlung zu leisten.

Umtausch der Stammaktien- und Stamm-Prioritätsaktien verstaatlichter Eisenbahnen in Konsols.

Die für diesen Umtausch nach den Bekanntmachungen der Königlichen Eisenbahndirektionen bewilligten Fristen stellt der „Preussische Staatsanzeiger" wie folgt zusammen, wobei zu bemerken ist, dass, insoweit der Umtausch der Aktien den Aktionären zur Zeit noch nicht angeboten ist, in der Zusammenstellung diejenigen Termine aufgenommen sind, an welchen der Umtausch nach Massgabe der Bestimmungen des Erwerbsvertrages spätestens beginnen muss.

Name der Eisenbahn-gesellschaft	Der Umtausch der Stammaktien und Stamm-Prioritätsaktien		
	hat begonnen oder beginnt am	soll vertragsmässig spätestens beginnen am	ist gestattet bis
Altona-Kieler . . .	2. Jan. 1885	—	31. Dez. 1885.
Bergisch-Märkische .	2. Jan. 1883	—	auf weiteres.
Berlin-Anhaltische .	2. Okt. 1882	—	auf weiteres.
Berlin-Hamburger .	16. März 1885	—	15. März 1886.
Breslau-Schweidnitz-Freiburger	—	1. Juli 1885	—
Köln-Mindener . . .	1. Okt. 1881	—	auf weiteres
Magdeburg-Halberstädter	Litt. B 1. Okt. 1880 Litt. A 1. Juli 1880 Litt. C 1. April 1882	—	auf weiteres.
Oberschlesische . .	1. Dez. 1884	—	31. Dez. 1885 [1]).
Oels-Gnesener . . .	1. Okt. 1884	—	30. Sept. 1885.
Rechte-Oder-Ufer . .	1. Juli 1884	—	1. Juli 1885.
Rheinische	15. Nov. 1883	—	auf weiteres.
Thüringische . . .	Litt. C 1. Juli 1882 Litt. B Ser. A 1. Okt. 1882 Litt. A 1. Okt. 1884	—	Litt. C und Litt. B Ser. A bis auf weiteres. Litt. A bis 1. Okt. 1885.
Tilsit-Insterburger .	1. Juli 1884	—	30. Juni 1885 [2]).
Schleswigsche . . .	1. April 1885	—	31. März 1886 [2]).
Münster-Enscheder .	1. April 1885	—	31. März 1886 [2]).
Halle-Sorau-Gubener	1. April 1885	—	31. März 1886 [2]).

Bei den vorstehend nicht mit aufgeführten verstaatlichten Eisenbahnen ist die für den Umtausch der Aktien bewilligt gewesene Frist bereits abgelaufen.

Preussisches Staatsbahnprojekt Schönebeck-Blumenberg.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Magdeburg ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Schönebeck nach Blumenberg beauftragt worden.

[1]) Für Litt. B ist der Schlusstermin endgültig.

[2]) Die Liquidation der Gesellschaft ist gleichzeitig eingeleitet. Eine Verlängerung der Umtauschfrist ist deshalb als ausgeschlossen bezeichnet.

Münster-Enscheder Eisenbahn.

Die Auflösung der Gesellschaft erfolgt mit dem 1. April; die Liquidation erfolgt für Rechnung des Staates durch die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) in Köln.

Gotha-Ohrdruffer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath macht bekannt, dass infolge des Generalversammlungs-Beschlusses vom 18. Oktober v. J. die Gesellschaft am 1. April cr. in Liquidation tritt.

Crefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die ordentliche Generalversammlung ertheilte die Decharge und beschloss eine Dividende von 6 pCt. zur Vertheilung zu bringen. Sodann wurde die vom Aufsichtsrathe vorgeschlagene gesetzlich erforderliche Statutenänderung ohne Debatte zum Beschluss erhoben. Zum letzten Gegenstand der Tagesordnung wurde festgesetzt, den Aufsichtsrath künftig aus 5 statt wie bisher aus 3 Mitgliedern bestehen zu lassen, und wurden Herr Bankdirektor Weill, die Herren Reymer und Masch wieder- und die Herren Weise-Berlin und Hecklau-Crefeld neu zu Mitgliedern des Aufsichtsraths erwählt.

Bau der Eisenbahn Wernigerode-Brocken.

Ueber die Trace der Bahn Wernigerode-Brocken, deren Bau in der Mitte des Sommers beginnen soll, theilt der „B. B. C." folgendes mit: Am Bahnhof Wernigerode beginnend, geht die Brockenbahn am Hospital St. Georgii vorbei, dann auf der linken Seite der Holtemme entlang an der Fabrik von Berger & Mayburg vorüber nach dem Hôtel Hohnstein, von da auf der rechten Seite der Holtemme bis zum Silbernen Mann, um nun, dieselbe wieder überbrückend, rechts am Berge in fortwährendem Steigen bis zur Höhe der Steinernen Renne um dann rechts abbiegend ungefähr parallel der Chaussee in der Richtung nach der Plessenburg zu ziehen; von hier dicht an der Wolfsklippe vorüber, diese links lassend, durch die Steinbrüche hindurch, um den Wolfsberg und Gebbertsberg herum nach der Vereinigung der vier Chausseen am Schlussbach und von hier neben der Buchhorstklippe durch das Schneeloch den Brocken gerade hinauf in die Höhe. Von Haltestellen werden folgende beabsichtigt: 1. Wernigerode, 2. Westernthor, 3. an der Fabrik von Berger & Mayburg, 4. Hôtel Hohnstein, 5. Silbernen Mann, 6. Steinernen Renne, 7. am Wege nach der Plessenburg und den Wolfsklippen, 8. an der Vereinigung der Chausseen am Schlussbach, 9. Brocken.

Sekundärbahnen in der Provinz Brandenburg.

Ueber die Gestaltung der Eisenbahnverhältnisse in der Provinz Brandenburg wird von der „Voss. Z." folgendes berichtet: Die Eisenbahn von Brandenburg über Golzow, Belzig, Niemegk und Treuenbrietzen nach Jüterbog, für welche der Landtag am 4. März eine Betheiligung seitens der Provinz beschlossen hat, ist der südwestliche Theil jener grossen Brandenburgischen Provinzial-Ringbahn, welche in einem acht- bis zehnmeiligen Umkreise um Berlin die in Berlin einmündenden Bahnen verbinden soll, und für welche seiner Zeit lebhafteste Stimmung in der Provinz war. Diese Ringbahn sollte an der Frankfurt-Cottbuser Eisenbahn sich abzweigen, über Beeskow, Lübben, Luckau, Dahme, Jüterbog, Treuenbrietzen, Brandenburg, Rathenow, Neustadt, Neuruppin, Gransee, Zehdenik, Schönebeck nach Eberswalde sich hinziehen und hier die Bahn über Freienwalde und Wriezen nach Frankfurt a/O. den Ring schliessen. Die finanziellen Schwierigkeiten haben das kolossale Projekt vereitelt, und von dem Ringe ist bisher nur die Bahn von Eberswalde über Freienwalde, Wriezen nach Frankfurt a/O. ausgeführt, und die jetzt beschlossene Bahn von Brandenburg nach Jüterbog schliesst sich im Südwesten in den Ring ein. Im übrigen werden die Sekundärbahn-Projekte in der Provinz immer mehr dem Wunsche angepasst, in den einzelnen Theilen der Provinz den Anschluss an die nächsten Hauptbahnen in der Richtung nach Berlin zu gewinnen. Bisher ist der Povinzialverband an folgenden Nebenbahnen der Provinz finanziell betheiligt: 1. Paulinenaue-Neuruppin mit 150 000 ℳ, 2. Wittenberge-Perleberg mit 45 000 ℳ, 3. Stargard-Cüstrin mit 440 000 ℳ, 4. Glasow-Berlinchen mit 118 000 ℳ, 5. Perleberg-Wittstock mit 240 300 ℳ, zusammen 993 300 ℳ. Zur Zeit stellt sich diese Betheiligung auf 910 300 ℳ. Hierzu tritt noch die zugesagte Betheiligung an 6. Dahme-Uckro mit 88 000 ℳ und 7. Zschipkau-Finsterwalde mit 120 000 ℳ, so dass die Provinz nach deren Ausführung mit 1 114 300 ℳ an Nebenbahn-Unternehmungen in der Provinz betheiligt sein wird, abgesehen von den diesbezüglichen Beschlüssen des gegenwärtigen Landtages.

Orientalische Eisenbahnen: Schiedsgericht.

Nach der Konvention des Konsortiums (bestehend aus den Französischen Gesellchaften, der Ottomanbank und des Comtoir d'Escompte) mit der Türkischen Regierung über die Türkischen Anschlusslinien hat ersteres ein Vorzugsrecht für den Betrieb aller bestehenden Linien erhalten, wenn die Türkische Regierung in den freien Besitz derselben gelangt und nicht in eigener Regie den Betrieb führen will, welches sie wohl kaum beabsichtigt, da sie bei dem Betrieb der ca 90 km langen Kleinasiatischen Linie Skutari-Ismid, bei welcher für die Bahnerhaltung gar nichts gethan wurde, sehr unangenehme Erfahrungen gemacht hat.

Nach den Verträgen der Pforte mit der Betriebsgesellschaft der Orientalischen Eisenbahnen ist für die Schlichtung etwa entstehender Streitigkeiten ein Schiedsgericht vorgesehen, für welches jede Partei 2 Schiedsrichter zu bestellen hat.

Die Türkische Regierung hat nun gleichzeitig mit ihrer Entscheidung bezüglich des Anschlussbaues die Zusammenberufung dieses Schiedsgerichts verlangt und ihrerseits sofort als Schiedsrichter Vahan Effendi, Musteschar im Justizministerium, und Riza Bey, Mitglied des Kassationsgerichtshofes in Konstantinopel, bestellt, während die Betriebsgesellschaft als Schiedsrichter den Vizepräsidenten des Landgerichts Wien Grafen v. Lamezan-Salins (bekannt als Staatsanwalt aus dem Prozess Ofenheim, wo er mit grosser Schneidigkeit gegen das Gründerthum vorging) und Professor der Rechtswissenschaft v. Holtzendorff in München, bestellte.

Ein weiteres Schiedsgericht soll die Zwistigkeiten mit der ehemaligen Türkischen Baugesellschaft, welche s. Z. die Bauten ausgeführt hat, schlichten. Diese Gesellschaft ist schon lange in Liquidation getreten und haben deren Verhältnisse, auf welche sich übrigens die vielen Angriffe in der Presse beziehen, eigentlich nur noch ein historisches Interesse, seitdem der Betrieb an die Oesterreichische Betriebsgesellschaft übergegangen ist, welche mit dieser Baugesellschaft nichts zu schaffen hat. Diese alte Baugesellschaft hat als Schiedsrichter den ehemaligen Belgischen Minister Senator Jacobs und den früheren Präsidenten des Pariser Kassationshofes Brunnet bestellt, während die Türkische Regierung auch bei diesem Schiedsgericht die oben genannten Türkischen Beamten Vahan Effendi und Riza Bey als Schiedsrichter bestellt hat.

Niederländische Korrespondenz.

Vom 27. Februar d. J. an ist die Ein- und Durchfuhr in den Niederlanden von Rindvieh, Schafen, Böcken und Ziegen, sowie von frischen Häuten, frischem und gesalzenem Fleisch, ungeschmolzenem Fett, Dünger, unbearbeiteter Wolle, unbearbeitetem Haar, Klauen, Hörnern und von allen von diesen Thieren herstammenden Abfällen verboten.

Desgleichen ist jetzt auch in den Niederlanden die Ein- und Durchfuhr von lebenden Schweinen **unbedingt** verboten.

Von diesem Verbot können hinfort Dispensationen nur in ganz besonderen Fällen auf spezielle Ermächtigung des Ministers des Innern bewilligt werden.

Von den Königlichen Provinzialkommissaren ist die Ein- und Durchfuhr der genannten Artikel nur unter folgenden Modalitäten gestattet worden:

a) Bei dem Antrag auf Dispensation muss die Art und die Quantität der ein- oder durchzuführenden Gegenstände und die Abgangs- und Bestimmungsorte angegeben werden.

b) Jeder Antrag auf Dispensation muss von einem Atteste begleitet sein, aus welchem hervorgeht, dass die Gegenstände aus einer Gegend herrühren, in welcher eine ansteckende Viehseuche nicht herrscht.

c) Die Gegenstände müssen ordnungsmässig verpackt oder bedeckt sein, während des Transportes mit Vieh nicht in Berührung kommen und in nicht für Viehbeförderung bestimmten Wagen befördert werden.

Preisausschreiben des Vereins für Sekundär- und Trambahnen in den Niederlanden.

Wir erinnern daran, dass die Bewerbungen für die in No. 92 S. 1327 vor. Jahrg. d. Ztg. mitgetheilten Preisausschreiben bis zum 1. Juli 1885 frankirt an die Direktion des Vereins im Haag eingereicht werden müssen.

Sekundärbahn-Gesellschaft „Hollands Noorder Kwartier."

Unter dieser Firma hat sich in Medemblik eine Gesellschaft konstituirt, welche den Bau und Betrieb von Sekundär- und Dampftrambahnen in Hollands Noorder Kwartier speziell von Medemblik nach Hoorn beabsichtigt. Das Gesellschaftskapital ist auf 380 000 fl. festgestellt, vertheilt in Aktien von 1 000 fl. Diese Aktien können in Aktien von 250 fl. vertheilt werden.

Stadtbahn in Utrecht.

Von der Stichtschen Tramway-Gesellschaft (Utrecht-Zeist) ist die Konzession nachgesucht für den Bau einer Pferdebahn zur Verbindung der beiden Bahnhöfe der Rheinbahn und der Holländischen Eisenbahn in Utrecht;

Gooische Dampftrambahn.

Die Betriebsresultate pro 1884 gestalteten sich folgendermassen: Befördert wurden 351 918 Personen. — Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 109 391 fl.; aus dem Güterverkehr 13 693 fl.; überhaupt 125 190 fl. oder 8 585 fl. mehr als in 1883.

Die Betriebskosten betrugen 82 400 fl. gegen 85 382 fl. in 1883 und 92 908 fl. in 1882. — Der Reingewinn beziffert sich auf 42 420 fl. — Nach Abzug von 10 000 fl. für Abschreibungen wird von dem Reingewinn an die Aktionäre eine Dividende von 1½ pCt. gewährt und die restirende Summe zum Ankauf von Obligationen oder zur Amortisirung der Prolongation bestimmt.

Schielandsche Trambahn (Rotterdam-Hillegersberg.)

Auf dieser 4,703 km langen Bahn wurden in 1884 154 522 Personen befördert für 25 196 fl. gegen 151 569 Personen und 24 637 fl. in 1883. — Die Gesammteinnahmen betrugen 26 139 fl. und die Betriebskosten 16 440 fl.; giebt also einen Reingewinn von 9 699 fl. Nach Abzug einer Summe von 2 862 fl. für Abschreibungen konnte den Aktionären eine Dividende gewährt werden von 57,45 fl. pro Aktie von 1 000 fl.

Erste Groninger Tramwaygesellschaft

(Wildervank - Zuidbroek - Wildervank - Stadskanaal) 266 km. In 1884 wurden befördert 225 741 Personen und 1 034 150 kg Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 53 786 fl., für Güter 2 560 fl. überhaupt 56 346 fl. Verausgabt wurden 33 008 fl., also Reingewinn 23 338 fl, wovon den Aktionären 13 pCt. Dividende ausgezahlt wird.

Rotterdamer Tramwaygesellschaft.

Auf den Pferdebahnen wurden in 1884 4 071 403 Personen befördert für 289 133 fl. oder 642 082 Personen und 33 879 fl. mehr als in 1883. Auf sämmtlichen Stadtbahnen wurde durchschnittlich pro Reisenden vereinnahmt:

1882	1883	1884
$7^{88}/_{100}$ Cent	$7^{44}/_{100}$ Cent	$7^{10}/_{100}$ Cent

Auf der Dampftrambahn wurden 694 690 Personen befördert für 101 362 fl. = $14^{59}/_{100}$ Cent pro Reisenden, gegen $14^{80}/_{100}$ Cent in 1883 und $13^{92}/_{100}$ Cent in 1882.

Die Gesammteinnahmen betrugen 511 854 fl. und die Ausgaben 359 238 fl.; also Reingewinn 152 616 fl. Nach Abzug einer Summe von 62 250 fl. für Abschreibungen, wurde der Reingewinn wie folgt vertheilt: 7 pCt. Dividende = 70 000 fl. an die Aktionäre; Reservefonds 3 636 fl.; Tantièmen 12 727 fl.; auf neue Rechnung übertragen 4 003 fl.

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**

Artikel XII.

(Fortsetzung aus No. 23)

IV. Queensland

begreift den nordöstlichen Theil des Australischen Kontinents mit den vielen anliegenden Inseln und enthält ohne die letzteren, deren Flächeninhalt noch unbekannt ist, 31 427 Deutsche Quadratmeilen. Die Bevölkerung belief sich am Schlusse des Jahres 1883 auf 287 475 Seelen, und zwar 169 996 männlichen und 117 485 weiblichen Geschlechts. Die Kolonie zeichnet sich durch Reichthum an Mineralien (Gold, Kupfer, Zinn u. s. w.), sowie durch viele Zuckerplantagen, namentlich im Norden, auf denen im letzten Jahre 12 668 Polynesier als Arbeiter verwendet wurden, aus.

Am Schlusse des Jahres 1883 waren 1 038 Miles oder 1 670 km Eisenbahnen in Betrieb und 454 Miles oder 730 km in Bau. Es wurden während des Jahres 141 Miles oder 227 km eröffnet. Der Staat hatte bis Ende 1883 im ganzen 7 092 973 £ oder durchschnittlich 6 833 £ pro Mile auf Eisenbahnen verausgabt. Die Einnahmen aus den Eisenbahnen im Jahre 1883 beliefen sich auf 590 551 £ gegen 464 160 £ im Vorjahre, und liessen einen Reingewinn von 299 205 £ gegen 222 029 £, welcher das Anlagekapital mit 4 £ 4 sh. 5 d. oder 4,22 pCt. verzinste, gegen 3 £ 11 sh. 1 d. oder 3,55 pCt. im Vorjahre. Der Staat hatte an der erforderlichen Zinsenrate nur noch 10 sh. 11 d. oder 0,55 pCt. zu decken. Die Betriebskosten beliefen sich auf 49,33 pCt. der Einnahme, gegen 52,17 pCt. im Jahre 1882. Die Bahnen legten im Jahre 1883 eine Länge von 1 698 482 Miles oder 2 733 401 km zurück, gegen 1 275 922 Miles im Vorjahre. An Passagieren wurden 756 581 gegen 506 364 und an Gütern 350 455 t gegen 235 682 t befördert.

Am 1. Oktober 1884 waren 1 138 Miles oder 1831 km Eisenbahnen in Betrieb. Die Staatsschuld belief sich auf 16 570 000 £, und davon waren 8 546 000 £ auf Eisenbahnen verwendet worden.

Die von der **City of Brisbane** in 27° 32′ südl. Br. und 153° 6′ östlich von Gr. auslaufende **Westbahn** ist bis **Mitchell**, einem kleinen Orte mit 450 Bewohnern in 26° 30′ südl. Br. und 147° 58′ östlich von Gr., in Betrieb. Die nächste 41 Miles oder 66 km lange Strecke bis **Morven** in 26° 29′

südl. Br. und 147° 18′ östlich von Gr. naht sich ebenfalls der Vollendung.

Die auf der Gowrie Junction Station der Westbahn in 27° 31′ südl. Br. und 151° 50′ östlich von Gr. sich nach Süden abzweigende Südbahn ist bis Stanthorpe, in 28° 40′ südl. Br. und 152° östlich von Gr. mit 520 Seelen und in einem reichen Zinndistrikte, fertig. Der Bau der noch fehlenden 25¼ Miles oder 41 km langen Strecke bis zur Grenze der Kolonie Neu-Süd-Wales, zum Anschlusse an die dortige Nordbahn, ist jetzt ebenfalls in Verdung gegeben.

Auf der von Rockhampton, der Hauptstadt des nördlichen Queensland, in 23° 25′ südl. Br. und 150° 32′ östlich von Gr. und mit 8 100 Seelen, auslaufenden Centralbahn wurde im September 1884 eine 20 Miles oder 32 km lange Strecke von Pine Hill, einem kleinen Orte in 23° 40′ südl. Br. und 147° östlich von Gr., bis Alpha Creek in 23° 25′ südl. Br. und 146° 48′ östlich von Gr. eröffnet und am 15. Januar 1885 eine weitere, 18 Miles oder 29 km lange Strecke bis Beta. Die Bahn hat damit eine Länge von 290 Miles oder 468 km erreicht. Die nächste Strecke von 15 Miles oder 24 km bis zu dem Orte Jericho in 23° 23′ südl. Br. und 146° 18′ östlich von Gr. naht sich ebenfalls der Vollendung, und die Fortsetzung von Jericho bis zu den Barcaldine Downs in 23° 32′ südl. Br. und 145° 20′ östlich von Gr., 65 Miles oder 105 km, wurde im November 1884 verdungen, sowie auch eine Zweigbahn von der Station Emerald in 23° 30′ südl. Br. und 148° 28′ östlich von Gr. ab südlich nach dem Orte Springsure in 24° 6′ südl. Br. und 148° 10′ östlich von Gr. und in einer ausgezeichneten Grasgegend, 41 Miles oder 66 km.

Die sich ebenfalls von der Station Emerald nördlich und nordwestlich nach den reichen Clermont Kupferbergwerken in 22° 45′ südl. Br. und 147° 38′ östlich von Gr. abzweigende Bahn, 63 Miles oder 101 km, ist in der Länge dieselbe geblieben.

Die Nordbahn, welche von Townsville, an der Cleveland Bay in 19° 16′ südl. Br. und 146° 55′ östlich von Gr. und mit 3100 Seelen, südlich und südwestlich läuft, ist im Jahre 1884 um eine weitere Strecke von 67½ Miles oder 109 km in Betrieb gesetzt. Sie reicht jetzt bis zu dem kleinen Orte Norwood in 20° 39′ südl. Br. und 145° 19′ östlich von Gr. in der Länge von 152½ Miles oder 245 km. Die nächste Sektion der Nordbahn, ungefähr 20 Miles oder 32 km, wurde um Mitte 1884 dem Mr. John Robb für die Summe von 86 750 £ in Kontrakt gegeben.

Die von der Hafenstadt Maryborough, mit über 7 000 Seelen und in 25° 35′ südl. Br. und 152° 43′ östlich von Gr., auslaufende Bahn südlich nach den Gympie Goldfeldern in 26° 15′ südl. Br. und 152° 38′ östlich von Gr., welche im Jahre 1884 einen Ertrag von 116 816 Unzen gegen 64 818 im Vorjahre lieferten, ist im Jahre 1884 von Maryborough aus nordwärts bis Howard, 18 Miles oder 29 km, verlängert worden. Howard, mit 450 Seelen und im Centrum ausgezeichneter Kohlenfelder in der Grafschaft Cook, liegt in 25° 30′ südl. Br. und 152° 20′ östlich von Gr.

Die Bahn von Bundaberg am Burnett-Flusse in 24° 51′ südl. Br. und in 152° 27′ östlich von Gr. und mit 1 200 Einwohnern, welche bis Gillen's Siding in 25° südl. Br. und 151° 52′ östlich von Gr., 44 Miles oder 71 km, in Betrieb war, ist im Jahre 1884 bis Mount Perry in 25° 12′ südl. Br. und 151° 45′ östlich von Gr. eröffnet worden und hat damit eine Länge von 66 Miles oder 106 km erreicht. Mount Perry am Fusse eines gleichnamigen Berges zählt 400 Einwohner. In dem gold- und noch mehr kupferreichen Distrikte wird auch viel Viehzucht betrieben.

Auf der in Bau begriffenen Bahn von der Stadt und Station Ipswich an der Westbahn in 27° 38′ südl. Br. und 152° 48′ östlich von Gr. nach dem kleinen Orte Fassifern in 28′ südl. Br. und 152° 36′ östlich von Gr. ist die erste 18 Miles oder 29 km lange Strecke bis Harrisville, in 27° 50′ südl. Br. und 152° 40′ östlich von Gr. und in einem Ackerbau und Viehzucht treibenden Distrikte, in Betrieb. Die noch fehlende 15 Miles oder 24 km lange Strecke von Harrisville nach Fassifern nähert sich der Vollendung.

Die Sandgate Bahn, 12¾ Miles oder 20 km, läuft von der City of Brisbane nördlich nach dem an der Moreton Bay in 27° 22′ südl. Br. und 153° 6′ östlich von Gr. gelegenen und viel besuchten Badeorte Sandgate mit 570 Bewohnern.

Am 2. Juni 1884 ward die 8 Miles oder 13 km lange Bahn von South Brisbane nach Oxley, einer Station an der Westbahn in 27° 33′ südl. Br. und 152° 57′ östlich von Gr., eröffnet. Die Bahn heisst die South Brisbane Branch.

Am 16. Juni 1884 wurde die 19 Miles oder 31 km lange Brisbane Valley Branch von Ipswich nach Lowood in Betrieb gesetzt.

Ende Juli 1884 wurde auf der von Warwick südöstlich nach Killarney, 27 Miles oder 43 km, in Bau begriffenen Bahn die ersten 16 Miles oder 26 km von Warwick nach Emu Vale eröffnet. Warwick, am Condamine-Flusse in 28° 16′ südl. Br. und 152° 5′ östlich von Gr. und mit 3 620 Einwohnern, liegt an der Südbahn und 116 Miles oder 187 km südsüdwestlich von Brisbane. Es ist ein hübsch gebauter, schön gelegener und sehr gesunder Ort in einem der besten Agrikulturdistrikte der Kolonie. Killarney ist ein kleiner Ort in 28° 23′ südl. Br. und 152° 31′ östlich von Gr.

Sämmtliche Bahnen in der Kolonie Queensland haben die schmale Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll Englisch oder 1,06 m, ihre Fahrgeschwindigkeit beträgt, mit Einschluss des kurzen Aufenthalts auf den Stationen, 16 bis 20 Miles oder 26 bis 32 km in der Stunde.

Der Bahnhof in Brisbane wird jetzt elektrisch beleuchtet. In der City wird eine Trambahn eingerichtet. Zwischen Brisbane und der Station Ipswich an der Westbahn wird ein zweites Gleise gelegt.

Am 18. November 1884 unterbreitete die Kolonialregierung dem in Brisbane tagenden Parlamente eine Vorlage über eine neue Anleihe in der Höhe von 9 980 000 £, welcher am 20. Dezember die Zustimmung ertheilt ward. Davon sollen 5 791 000 £ auf den Bau von weiteren Eisenbahnen, 750 000 £ auf freie Einwanderung aus Europa u. s. w. verwendet werden. Aus der Zahl derselben heben wir hervor:

Eine Verlängerung der Westbahn von Charleville in 26° 34′ südl. Br. und 146° 2′ östlich von Gr. um 100 Miles oder 161 km weiter westlich, veranschlagt auf 360 000 £.

Eine Bahn von Brisbane nordwärts nach den Gympie Goldfeldern, 110 Miles oder 177 km, veranschlagt auf 488 000 £.

Eine Bahn von Ipswich nach Warwick mit 500 000 £.

Eine Verlängerung der von Rockhampton auslaufenden Centralbahn um weitere 120 Miles oder 193 km nach Westen mit 360 000 £.

Eine Verlängerung der von Townsville in 19° 15′ südl. Br. und 146° 45′ östlich von Gr. auslaufenden Nordbahn, welche auf der letzten Sektion, von Norwood nach Hughenden in 20° 51′ südl. Br. und 144° 14′ östlich von Gr., 81½ Miles oder 130 km, sich der Vollendung naht, weiter westlich um 100 Miles oder 161 km, mit 300 000 £.

Eine Bahn von Herberton, am Wild-Flusse in 17° 30′ südl. Br. und in 145° 29′ östlich von Gr. und in einem wichtigen Zinndistrikte, nach Port Cairns in 16° 53′ südl. Br. und 145° 45′ östlich von Gr. mit 400 000 £.

Eine Bahn von Cloncurry, in 19° 40′ südl. Br. und 140° 36′ östlich von Gr. und in einem Kupferminendistrikte, nach der Küste des Gulf of Carpentaria, ungefähr 200 Miles oder 322 km, mit 500 000 £.

Eine Privatgesellschaft baut von Maryborough aus nördlich nach Urangan eine kurze Eisenbahn.

V. Westaustralien,

bis zum Jahre 1868 eine Verbrecherkolonie, umfasst 45 898 Deutsche Quadratmeilen oder ziemlich ein Drittel des ganzen Australischen Kontinents, und ist bei weitem die grösste unter den fünf kontinentalen Kolonien. Dennoch zählte sie am Schlusse des Jahres 1883 erst eine Bevölkerung von 31 700 Seelen, wiewohl sie schon im Jahre 1829 gegründet ward. Man greift nicht fehl, wenn man daraus auf ihre schlechten Bodenverhältnisse schliesst.

Die Kolonie kann sich bei ihren schwachen finanziellen Mitteln — die gesammte Revenue des Jahres 1883 belief sich auf nur 316 719 £ — nicht auf grosse Eisenbahnbauten einlassen. Die Eisenbahnen in Betrieb hatten am Schlusse des Jahres 1883 erst eine Länge von 115 Miles oder 185 km. Davon waren 55 Miles oder 88½ km Staats- und 60 Miles oder 96½ km Privatbahnen. Ausserdem befanden sich 68 Miles oder 109 km Staatsbahnen in Bau.

Die Staatsbahnen waren

1. die Nordbahn, 34½ Miles oder 55 km, welche von dem kleinen Orte Northampton in 28° 22′ südl. Br. und 114° 37′ östlich von Gr., wo sich Blei- und Kupferminen befinden, nach dem Hafenorte Geraldton in 28° 47′ südl. Br. und 114° 35′ östlich von Gr. läuft;

2. die Ostbahn, welche von der Hafenstadt Fremantle in 32° 3′ südl. Br. und 115° 49′ östlich von Gr. über die City of Perth östlich nach dem kleinen Orte Guildford in 31° 57′ südl. Br. und 116° 3′ östlich von Gr., 20½ Miles oder 33 km, führt. Am 11. März 1884 wurde eine weitere Strecke von 21¼ Miles oder 34 km bis Chidlows Well in 31° 51′ südl. Br. und 116° 16′ östlich von Gr. in Betrieb gesetzt. An der letzten Strecke von Chidlows Well nach York, einem hübschen kleinen Städtchen mit 770 Bewohnern in 31° 53′ 15″ südl. Br. und 116° 47′ 15″ östlich von Gr., wird gebaut und sie soll noch im Laufe dieses Jahres eröffnet werden.

Die Einnahmen auf den Staatsbahnen im Jahre 1883 beliefen sich auf nur 14 515 £, die Ausgaben auf 9 638 £. Der Ueberschuss von 4 877 £ deckte natürlich die Zinsen auf das Anlagekapital bei weitem nicht.

Die Privatbahnen hatten eine Länge von 60 Miles oder 96 Kilometer. Sie liegen an der südwestlichen Küste der Kolonie

und gehören der Ballarat Timber Company und der Jarrahdale Timber Company, welche sie anlegten, um darauf das werthvolle Jarrah- und Sandalholz aus den Wäldern an die Küste zur Verschiffung zu transportiren.

Sämmtliche Bahnen der Kolonie haben die schmale Spurweite von 3 Fuss 6 Zoll Englisch oder 1,06 m.

Dem Verlangen der Kolonisten, dass von der Ostbahn ab eine Zweigbahn nordwärts nach dem Städtchen Newcastle in 31° 34′ südl. Br. und 116° 27′ östlich von Gr. und eine andere südwärts nach dem in einem fruchtbaren Agrikulturdistrikte gelegenen kleinen Orte Beverly in 32° 3′ südl. Br. und 116° 57′ östlich von Gr. gebaut werde, ist die Regierung günstig gestimmt. Die Baukosten sollen durch Anleihe aufgebracht werden. Eine neue Anleihe von 525 000 £ wurde im August 1884 genehmigt und soll auf den Bau von Eisenbahnen verwendet werden.

Mit einem Londoner Syndikat, unter Leitung des Mr. Anthony Hordern, wurde am 1. September 1884 ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem diese Gesellschaft gegen Entschädigung durch Land in Blöcken von je 12 000 Acres oder 4 856 ha den Bau einer Eisenbahn von dem vorgenannten Städtchen Beverly nach Albany, an der Südküste am King George's Sound und in 35° 2′ südl. Br. und 117° 84′ östlich von Gr., auf ihre Kosten, auf ungefähr 695 000 £ veranschlagt, ausführen wird. Die Arbeiten sollten 6 Monate nach der Unterzeichnung ihren Anfang nehmen. (Schluss folgt.)

Miszellen.

Der Golfstrom.

Die „Shipping Gazette“ vom 13. Januar schlägt grossen Lärm über die projektirten Panama- und Nicaragua-Kanäle, von denen sie fürchtet, dass sie „wesentlich das Klima der westlichen Welt durch Beeinflussung des Golfstroms verändern werden“. Sie lehrt ihre Leser, die grösstentheils aus Schiffern und Kaufleuten bestehen und bei diesen wichtigen Unternehmungen sehr interessirt sind, dass „es das breite und tiefe Reservoir des Golfs von Mexiko sei, aus dem der Golfstrom bei der Floridastrasse heraustritt, um in nordöstlicher Richtung gegen die Küsten Europas zu fliessen“.

Diese Angabe ist wesentlich irrig, denn die jüngsten Untersuchungen von Kreuzern der Vereinigten Staaten, die speziell zu diesem Zwecke ausgesandt wurden, haben ergeben, dass wenig oder gar kein Wasser aus dem Golf von Mexiko zur Bildung des Golfstromes mit beiträgt. Jener wunderbare Strom nimmt seine Gewässer fast ausschliesslich aus dem nördlichen Atlantischen Ocean. Der nordwestliche Guianastrom und der westliche Lauf der tropischen Gewässer treten in die Karaibische See ein und werden durch die Halbinsel Yucatan gegen die Floridastrasse abgelenkt. Panama und Nicaragua sind weit jenseits der Grenzen dieser Ströme und der Golf von Mexiko könnte sich westwärts vom 20. Meridian zu einer mächtigen Prairie ausdehnen, ohne den Golfstrom im geringsten zu beeinflussen. An seinem schmalsten Theile in der Strasse ist der Golfstrom dreissig Seemeilen breit und 1 950 Fuss tief, derselbe verbreitert sich bei der Wendung nach Norden über ein so enorm grosses Areal, dass 2 so beschränkte Kanäle wie die projektirten, selbst wenn sie mitten im Golfstromfelde lägen, absolut nicht in Frage kämen und keinen Einfluss hätten. („Engineering“.) r.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Der Name der an der Linie Wien-Gmünd, zwischen Hötzelsdorf und Göpfritz-Gross-Siegharts gelegenen Station Wappoltenreith ist — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen — in Wappoltenreith-Raabs abgeändert worden.

Berlin, den 23. März 1885. (580)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Güterverkehr.

Mit dem 1. Mai 1885 treten für den Güter- und Viehverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn** und den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der **Ostpreussischen Südbahn** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Berlin** andererseits **neue Staatsbahntarife (Theil II** die besonderen Bestimmungen, Kilometerentfernungen und Tarifsätze enthaltend) in Kraft. Durch dieselben werden theils Ermässigungen, theils Erhöhungen der bisherigen Sätze eingeführt.

Von dem genannten Tage ab treten ausser Kraft:

1. der Staatsbahngütertarif Bromberg-Berlin vom 1. August 1881 nebst Anhang vom 1. Februar 1882;
2. der Staatsbahngütertarif Berlin-Breslau vom 1. Januar 1884;
3. der Preussisch-Oberschlesische Verbandgütertarif vom 1. April 1881;
4. der Stettin-Märkisch-Schlesische Verbandsgütertarif vom 1. März 1882;
5. der Tarif für den Verbands-Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einerseits und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits vom 25. März 1882;
6. der Südostpreussische Verbands-Gütertarif vom 1. April 1881;
7. der Lokal-Gütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. Oktober 1881;
8. der gemeinschaftliche Tarif für den Transport von Salz etc. von Stationen Inowrazlaw und Klausaschacht der Oberschlesischen Eisenbahn nach Stationen der Berlin-Görlitzer-, Breslau-Schweidnitz-Freiburger etc. Eisenbahn vom 1. April 1883;
9. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Bahnstrecken Posen-Inowrazlaw etc. einerseits und den Berliner Viehhöfen, sowie Station Berlin, Ostbahnhof und Schlesischer Bahnhof andererseits vom 1. Januar 1882;
10. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn einerseits und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen, sowie der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Erfurt andererseits vom 1. Januar 1882, nebst den hierzu erschienenen Nachträgen, die unter 2—10 bezeichneten Tarife jedoch nur insoweit, als sie Bestimmungen und Tarifsätze für den Güter- und Vieh- etc. Verkehr zwischen den in diesem Tarife aufgeführten Stationen enthalten.

Ferner kommen mit dem 1. Mai cr. an Stelle der im Bromberg-Sächsischen Verbande für Dresden S. St. B. zur Zeit bestehenden Tarifsätze die entsprechenden Sätze des Staatsbahntarifs Bromberg-Berlin durchweg zur Anwendung.

Exemplare der neuen Tarife sind vom 15. April cr. ab bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bis dahin wird unterzeichnete Direktion auf etwaige Anfragen über die Höhe der einzelnen Tarifsätze Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 18. März 1885. (581 J)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 7. März cr. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass nunmehr auch die **Haltestellen Rosenhagen** und **Rohlsdorf** mit einem Tarifsatze von 13,75 bezw. 15,50 ℳ. ab Perleberg in den Wagenladungsverkehr einbezogen sind.

Perleberg, den 20. März 1885. (582)

Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
Dr. Heinemann. Herrm. Wendt.

Grossherzoglich Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit tritt für den Transport von Steinen des Spezialtarifs III von Cham nach Heidelberg Bad. Bahn via Würzburg-Mosbach ein Frachtsatz von 0,88 ℳ. in Kraft.

Karlsruhe, den 18. März 1885. (583)

Generaldirektion.

Preussisch-Russischer Verkehr. Vom 11/23. März cr. wird der Artikel Oelkuchen in den vom 16/4. Februar pr. gültigen Getreidetarif von Stationen der Fastowbahn nach Königsberg, Pillau und Memel einbezogen. (584)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die mit Gültigkeit vom 1. April d. J. zur Einführung gelangenden Nachträge

III zum Gütertarifheft No. 2
XXXIV „ „ No. 5

enthalten abgeänderte (ermässigte) Frachtsätze, sowie Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs No. 1 (Holz etc.) und No. 3 (Eisen und Stahl).

Näheres durch die Verbands-Güterexpeditionen, woselbst auch die Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 20. März 1885. (585)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. kommt der 2. Nachtrag zu Heft 2 und ein neues Tarifheft 3 zum **Sächsisch-Ungarischen Verbandstarife** zur Einführung, worin neue Frachtsätze für den Transport von Getreide etc., so-

wie von Rinden enthalten sind. Durch Nachtrag II zu Heft 2 werden zwischen Bossány und Cseklész einerseits und Leipzig, sowie Plagwitz-Lindenau andererseits, ferner zwischen Jassenova und Weida und zwischen Verciorova und Leipzig um geringe Beträge erhöhte Frachtsätze für Getreidetransporte eingeführt, die indess erst vom 1. Juni d. J. ab zur Anwendung gelangen. Am gleichen Tage kommt der nur irrthümlich in den Nachtrag I zu Heft 2 aufgenommene Frachtsatz für Kleietransporte zwischen H. M. Vásárhely und Zeitz wieder in Wegfall und wird der Theil III des Thüringisch-Sächsisch-Ungarischen Verbandstarifs nunmehr ganz aufgehoben, da die Stationen Batju, Demecser, Kemecse, Királyhaza, Kis-Majteny, Nagy-Szöllös und Patroha der Ungarischen Nordostbahn, für welche in diesem Tariftheil noch Frachtsätze enthalten sind, wegen mangelnden direkten Verkehrs aus dem Verbande ausscheiden.

Dresden, am 23. März 1885. (586)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. April d. J. tritt Nachtrag IV zum Gütertarif in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II, Tarifkilometer für die Stationen der neu eröffneten Strecken

Liegnitz-Goldberg, Greiffenberg-Friedeberg am Queis und Bentschen-Meseritz,

sowie eine Druckfehler-Berichtigung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst Exemplare des Nachtrages zu haben sind.

Erfurt, den 20. März 1885. (587)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Wismar - Rostocker Eisenbahn. Am 1. April cr. tritt zu unserem, vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der **Nachtrag II** in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen der Tarifvorschriften über die Beförderung von nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen und von Vieh in halben Wagenladungen.

Die Frachten für halbe Wagenladungen Vieh werden bei einzelnen Viehgattungen ermässigt, bei anderen dagegen erhöht. Die Erhöhungen treten erst mit dem 1. Mai cr. in Kraft.

Druckexemplare des Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Stationen, sowie bei der diesseitigen Betriebsverwaltung in Wismar käuflich zu beziehen.

Wismar, den 23. März 1885. (588)
Der Vorstand
der Wismar-Rostocker Eisenbahn.

Für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Frankfurt a/M.** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Breslau**, sowie Station **Kempen** der **Breslau-Warschauer Eisenbahn** andererseits kommt mit Gültigkeit vom 1. April d. Js. ab ein neuer Tarif zur Einführung. Derselbe enthält neben mehrfachen nicht unerheblichen Ermässigungen auch Frachterhöhungen; soweit jedoch die durch den neuen Tarif zur Einführung kommenden Entfernungen bezw. Frachtsätze gegenüber den seitherigen Erhöhungen enthalten, bleiben die seitherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Mai d. Js. in Gültigkeit.

Durch diesen Tarif gelangen zur Aufhebung:

a) der Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau andererseits vom 1. Juni 1883 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen, jedoch mit Ausnahme des Verkehrs mit den Stationen der Strecken Posen excl. -Thorn und Inowrazlaw-Bromberg, sowie den Stationen Elz, Hadamar und Staffel. Für den Verkehr mit diesen Stationen bleiben bis auf weiteres die betreffenden Frachtsätze noch in Kraft;

b) der Gütertarif für den Ostwestdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen jedoch nur insoweit, als solcher den Güterverkehr zwischen den im gegenwärtigen Tarif enthaltenen Stationen betrifft;

c) der Gütertarif für den Preussisch-Sächsischen Verbandsverkehr vom 1. Mai 1878 bezüglich des Verkehrs der Stationen des Direktionsbezirks Frankfurt a/M. mit der Station Posen der früheren Märkisch-Posener Bahn.

Der Tarif ist durch die Expeditionen der betheiligten Verwaltungen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 16. März 1885. (589)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Vom 1. April cr. ab geht die für Wagenladungsverkehr eingerichtete Ladestelle „Striegauerweiche" (O. S. E. und R. O. U. E.) bei Breslau in die Verwaltung und den Betrieb der Königl. Eisenbahndirektion Berlin bezw. des Königl. Eisenbahn-Betriebsamts Breslau (Breslau-Sommerfeld) über und findet die Abfertigung für die Striegauerweiche nicht mehr auf Bahnhof Breslau O. S. E, sondern durch die Güterexpedition Breslau N. M. E. unter Berechnung der für letztere Station bestehenden Tarifsätze (einschliesslich für Oberschlesische Steinkohlen) statt.

Für die Ueberführung nach und von der Ladestelle kommt eine Anrückegebühr zur Erhebung.

Soweit gegenwärtig im Verkehr zwischen den Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn und der Striegauerweiche die Frachtsätze für Breslau O. S. E. erhoben werden, bleibt diese Berechnung noch bis zum 15. Mai d. J. in Geltung.

Breslau, den 18. März 1885. (590)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Zu dem vom 1. Juni 1884 ab gültigen Sächsisch-Thüringischen Verbands-Gütertarif, Heft 1, tritt mit dem 1. April dieses Jahres der Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält, ausser den bereits im Instruktionswege eingeführten Frachtsätzen für Weimar W. G. und Ausnahmesätzen für Grudekokes zwischen Eisenberg i. S. A. und Altenburg, anderweite Fassung des Ausnahmetarifs 1 für Holz des Sp.-T. II, neue Entfernungen und Frachtsätze für Klotzsche der Sächsischen Staatsbahn, neue Ausnahmesätze für Eisenstein bezw. Eisenerze etc. zwischen Berggiesshübel und Potschappel und Unterwellenborn, sowie Aenderung von Stationsnamen etc.

Exemplare des Nachtrags sind vom 30. März dieses Jahres ab bei den betheiligten Expeditionen zu haben.

Erfurt, den 19. März 1885. (591)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April 1885 tritt der Nachtrag 1 zum **Ausnahmetarife** vom 1. Oktober 1884 **für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes, Steinkohlenasche, Kokesasche und Briquets** in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrhein.) und Köln (rechtsrhein.) einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover andererseits in Kraft, enthaltend neue bezw. anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Mandern und Oderthal des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover beziehungsweise von und nach verschiedenen anderen Stationen, sowie Berichtigungen.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15 Mai d. J. in Kraft. Exemplare des Tarifs sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 19. März 1885. (592)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Die zur Zeit und bis 31. d. Mts. gültigen Frachtsätze des Gütertarifs des **Süddeutsch-Französischen Verbandes** (Verkehr mit Deutschland (vom 15. Juli 1881 nebst Nachträgen treten mit Ende dieses Monats nicht ausser Kraft, wie wir unterm 22. Dezember v. Js. bekannt gemacht hatten.

Dieselben bleiben bis auf weiteres bestehen.

Strassburg, den 18. März 1885. (593)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 15. Mai d. J. treten die im **Bayerisch-Sächsischen Gütertarife** vom 1. Mai 1884 auf Seite 364 verzeichneten Frachtsätze des Ausnahmetarifes No. 6 (Twiste aus Bayern) für die Station Bäumenheim ausser Kraft, da auf dieser Station ein Versandt dieses Artikels nicht stattfindet.

Dresden, am 20. März 1885. (594)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

In den Tarif für den **Böhmischen Braunkohlenverkehr nach Deutschland via Bodenbach resp. Mittelgrund** wird mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ab die Station Marienwerder a/Liebe des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einbezogen.

Auf Seite 20 des Tarifes vom 1. April vor. J. ist der Frachtsatz vom Schnittpunkte bis Marienwerder a/Liebe mit 140,0 *M.* pro Wagen von 10 000 kg nachzutragen.

Dresden, am 18. März 1885. (595)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren a) zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Bromberg einerseits und der Stargard-Cüstriner bezw. Glasow-Berlinchener Eisenbahn andererseits, b) zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin und der Altdamm-Colberger Eisenbahn, c) im Cottbus-Grossenhain-Sächsischen Verbande, d) im Hanseatisch-Schlesischen Verbande und e) zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich-Franz- und der Lübeck-Büchener Eisenbahn einerseits und der Berliner Nord- bezw. Berlin-Stettiner Eisenbahn andererseits. Mit Gültigkeit vom 1. April bezw. soweit Frachterhöhungen eintreten, vom 15. Mai d. J. ab treten in den vorbezeichneten Tarifen

Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften für Fahrzeuge und Vieh in Kraft, über welche von den betheiligten Stationen sowie von dem Auskunfts-Bureau hier, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft ertheilt wird.

Berlin, den 21. März 1885. (596)
Königliche Eisenbahn-Direktion, zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. Mai 1885 treten für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Bromberg**, der Marienburg-Mlawkaer Bahn und den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der **Ostpreussischen Südbahn** einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Magdeburg** andererseits ein neuer Staatsbahntarif (Theil II, die besonderen Bestimmungen, Kilometerentfernungen und Tarifsätze enthaltend), sowie ein Anhang zu dem genannten Tarife, enthaltend den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn und den Stationen Grajewo, Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn einerseits und den Stationen Blankenburg, Derenburg und Langenstein der Halberstadt-Blankenburger Bahn andererseits in Kraft. Durch dieselben werden theils Ermässigungen, theils Erhöhungen, letztere mit Gültigkeit vom 5. Mai 1885 ab, eingeführt.

Von dem genannten Tage ab treten ausser Kraft:

1. Der Staatsbahn-Gütertarif Bromberg-Magdeburg vom 1. Mai 1882 nebst Nachträgen.
2. Der Gütertarif für den Ost-Westdeutschen Eisenbahnverband, Heft I, II, III und IV vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen, soweit selbiger sich auf den Verkehr zwischen Stationen bezieht auf welche der in Rede stehende neue Tarif und Anhang Anwendung findet.

Exemplare des neuen Tarifes und Anhanges sind vom 27. April cr. ab bei unseren Billetexpeditionen käuflich zu beziehen.

Bis dahin wird unterzeichnete Direktion auf etwaige Anfragen über die Höhe der einzelnen Tarifsätze Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 21. März 1885. (597 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im **Süddeutschen Verbande** kommt an Stelle des bereits ausser Kraft gesetzten Ausnahmetarifes vom 1. April 1884 mit Gültigkeit vom 1. April 1885 ein neuer Ausnahmetarif für Eistransporte von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen und der K. K. privileg. Südbahngesellschaft nach Stationen der Württembergischen, Badischen und Pfälzischen Eisenbahnen, der Hessischen Ludwigs- und Main-Neckarbahn, der Kgl. Eisenbahndirektionen in Frankfurt a/M. und Köln linksrhein. und der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen zur Einführung, welcher bei den betheiligten Endbahnen bezogen werden kann.

München, den 21. März 1885. (598)
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung.

Weichsel - Eisenbahn - Verband. Vom 11/23. März cr. wird der Artikel Oelkuchen in den vom 1/13. Februar a. pr. gültigen Getreidetarif von Stationen der Fastowbahn nach Danzig und Neufahrwasser einbezogen.

Danzig, den 21. März 1885. (599 J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verband-Verwaltungen.

Zum Süddeutschen Verbandsgütertarif (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) wurde mit Gültigkeit vom 1. April 1885 ein neuer Theil I, enthaltend „Allgemeine Bestimmungen (Betriebsreglement sammt Zusatzbestimmungen, allgemeine Tarifvorschriften und Güterklassifikation) für den Güterverkehr" ausgegeben, durch welchen der Theil I vom 1. Juni 1882 aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Theil I können bei den betheiligten Endverwaltungen um den Preis von 1 *M.* = 60 Kr. Oe. W. bezogen werden.

München, den 20. März 1885. (600)
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung.

Am 1. April cr. tritt zum **Lokaltarife** für Fahrzeuge und Thiere ein Nachtrag 5, welcher Aenderungen für die Frachtberechnung von nicht auf eigenen Rädern laufenden Fahrzeugen und Viehsendungen in halben Ladungen resp. Einzelvieh enthält, in Kraft. Nachtrag ist bei unsern Stationen für 10 ₰ käuflich.

Harburg, den 20. März 1885. (601)
Direktion der Unter-Elbeschen Eisenbahn.

Vom 1. April cr. ab wird die bis dahin durch die Haltestelle Dahlbusch erfolgende **Abfertigung der Wagenladungsgüter der Zechen Dahlbusch** I, III und IV durch Station Kray bewirkt werden.

Die für die gedachte Haltestelle im Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrhein.), im Rheinischen Nachbarverkehr und in den übrigen direkten Verkehren bestehenden Güter- und Kohlentarife treten daher mit dem genannten Tage sämmtlich ausser Kraft, und finden an deren Stelle die gleich hohen Frachtsätze der Station Kray Anwendung.

Köln, den 18. März 1885. (602)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Im **Süddeutschen Verbandsgüterverkehre** mit Oesterreich-Ungarn werden mit Gültigkeit vom 1. April cr. Nachtrag II zu Theil II Tarifheft No. 3, Nachtrag III zu Theil II Heft No. 6 und Nachtrag II zu Theil III Heft No. 9 ausgegeben, welche Ausnahmefrachtsätze für Porzellanerde (Chinaklay, Kaolin) und Pfeifenerde enthalten und von den betheiligten Endbahnen bezogen werden können.

München, am 14. März 1885. (603)
Generaldirektion d. K. B. Verkehrsanstalten. Betriebsabtheilung.

Staatsbahnverkehr Magdeburg - Erfurt. Am 1. April d. J. treten die Nachträge III zum Gütertarifheft 1 u. 2 in Kraft. Dieselben enthalten neben Aenderungen und Berichtigungen Entfernungen und Tarifsätze für die Station Eisenberg der Eisenberg-Crossener Bahn und die Haltestelle Wandersleben des E.-D.-B. Erfurt, anderweite Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Elsterwerda B. A. und Mückenberg, ferner Ausnahmesätze für Braunkohlen etc. von Nachterstedt nach Berlin (Anh.-Dresd. Bhf.), für Grudekokes zwischen Eisenberg und Stationen des E.-D.-B. Magdeburg, für Fluss- und Schwerspath im Verkehr mit Immelborn und Wernshausen, Stationen der Werrabahn, Aenderung der Nomenklatur des Holzausnahmetarifs, sowie schliesslich Beseitigung der bislang im Tarifheft 1 bestandenen Entfernung für Eythra-Sömmerda St. B. Insoweit hiermit Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze verbunden sind, treten dieselben erst mit dem 15. Mai d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 20. März 1885. (604)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Mit dem 1. März d. J. ist eine anderweite Fassung des Art. VI der Tarifvorschriften, betreffend Tarifirung von Gütern, zu deren Beförderung gekuppelte Wagen erforderlich sind (Seite 31 des Theils I der Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Deutschland und Italien), zur Einführung gekommen. Der neue Wortlaut kann bei den Verbands-Güterexpeditionen in Erfahrung gebracht werden.

Strassburg, den 17. März 1885. (605)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. ist der Nachtrag X zu unserm **Lokal-Gütertarif** vom 1. August 1883 und der Nachtrag 2 zu unserm Lokal-Vieh- etc. Tarif vom 1. August 1883 erschienen.

Ersterer enthält eine Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 1 für Holz etc., sowie eine Bestimmung wegen Uebergangs der Stationen Elz, Hadamar und Staffel in den Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch). Letzterer enthält Aenderungen der Tarifvorschriften für nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge und für lebende Thiere, sowie eine Berichtigung. Soweit durch den Nachtrag 2 Erhöhungen herbeigeführt werden, treten solche erst ab 15. Mai cr. in Kraft.

Näheres ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 7. März 1885. (606)
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die **Beförderung von Eisenerz** in Ladungen von mindestens 10 000 kg von Station Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn nach den Stationen Dortmund, Hattingen und Steele der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld bezw. Köln (rechtsrheinisch) sind ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Kraft getreten. Die betreffenden Güterexpeditionen ertheilen nähere Auskunft.

Hannover, den 17. März 1885. (607)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in den Transittarifen Ludwigshafen-Basel und Mannheim-Basel vom 25. August bezw. 10. September 1881 enthaltenen Sätze für den Artikel **Baumwolle** werden vom 15. Mai d. J. ab aufgehoben.

Strassburg, den 18. März 1885.
Kaiserliche General-Direktion (608)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Zu dem Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarife Theil III Heft 3 vom 1. Februar 1885 tritt mit 1. April l. J. ein Nachtrag I in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze für Getreide in mehreren Relationen enthält.

Exemplare können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (609 RM)

A. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 1. April 1885 tritt zu dem ab 20. Januar a. p. giltigen Koakstarife ab den Stationen Ostrau, Hruschau und Oderberg tr. nach solchen der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen ein Nachtrag I in Wirksamkeit, welcher die Aufnahme diverser Stationen in den direkten Verkehr enthält.

Wien, am 7. März 1885. (610)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn

Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte treten für Reis, geschält und Reismehl, bei Aufgabe von, bezw. Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen nachstehende ermässigte Frachtsätze mit Gültigkeit bis Ende Dezember 1885 im Reklamationswege unter den im Centralblatte näher angeführten Bedingungen und Modalitäten in Kraft, und zwar:

Nach	Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	Von Dresden-Elbkai
	Frachtsätze in Mark pro 100 kg	
Bochnia	2,19	2,51
Slotwina	2,28	2,60
Tarnow	2,47	2,79
Debica	2,69	3,01
Rzeszow	2,95	3,27
Lancut	3,05	3,37
Przeworsk	3,16	3,48
Jaroslau	3,24	3,56
Przemysl	3,43	3,75
Mosciska	3,57	3,89
Sadowa-Wisznia	3,67 *)	3,99
Grodek	3,77	4,09
Lemberg Centralbahnhof loko	3,92	4,24
Lemberg Centralbahnhof transit	3,89	4,21
Zadworze	4,09	4,41
Brody	3,35	3,67
Zloczow	3,88	4,20
Tarnopol	4,37	4,69
Podwoloczyska	4,64	4,96

*) Exklusive zehn (10) Markpfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 18. März 1885. (611)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte treten unter den daselbst angeführten Bedingungen und Modalitäten nachstehende ermässigte Frachtsätze für Spiritustransporte, bei Aufgabe von, resp. Frachtzahlung für mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, gültig im Reklamationswege bis Ende Dezember 1885, in Kraft, und zwar:

Von	Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach Landungsplatz	Nach Dresden-Elbkai
	in Mark pro 100 kg	
Jungbunzlau	0,66*)	1,07

*) Exklusive zehn (10) Markpfennige Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 18. März 1885. (612)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Für Langholztransporte von Hlinsko nach Tetschen transit wird bei Auflieferung eines Minimalquantums von 200 Waggons, gültig 14 Tage nach erfolgter Publikation bis Ende März 1886, ein Frachtsatz von 0,74 *M.* pro 100 kg im Refaktiewege unter der Bedingung zugestanden, wenn die Transporte für Sachsen bestimmt sind (respektive daselbst zum Bezuge gelangen und ein Weitertransport nicht stattfindet).

Wien, am 19. März 1885. (613)

III. Submissionen.

Submission auf Lieferung von 260 Stück Herzstücken aus Eisen-Hartguss und 110 Stück Kreuzungsstücken aus Stahlguss.

Termin am 4. April 1885, Vormittags 11 Uhr, im Geschäftslokal des diesseitigen Materialienbüreaus hierselbst — Fürstenwallstrasse 10. Offerten müssen bis zu obigem Termin frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Herz- und Kreuzungsstücken“ versehen an das vorbezeichnete Büreau eingesandt werden.

Die Bedingungen etc. können daselbst eingesehen werden; auch sind dieselben von dem genannten Büreau gegen Einsendung von 1 *M.* zu beziehen.

Magdeburg, den 17. März 1885. (614)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft.

Die Lieferung von

143 000 Stück kiefernen oder eichenen Bahn- und

6 400 m kiefernen oder eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 1 *M.* pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum

Freitag, den 10. April d. J., Mittags 12 Uhr,

portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 20. März 1885. (615)

Die Direktion.

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Die in den diesseitigen Gasanstalten zu Witten, Hagen und Steele in dem Zeitraume vom 1. April 1885 bis 31. März 1886 sich ergebenden Nebenprodukte und alte Materialien als: alte Retorten (Eisengussschrott), Abfälle von feuerfesten Steinen, Fettgas- und Steinkohlengastheer, Gaskokes, Ammoniakwasser und flüssiger Kohlenwasserstoff sollen im Wege der Ueberbietung verkauft werden.

Angebote hierauf sind verschlossen, frankirt und mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Nebenprodukten und Materialien der Gasanstalten“ versehen bis Donnerstag, den 26. März 1885 an unser Maschinentechnisches Büreau hier einzureichen, woselbst deren Eröffnung Vormittags 11 Uhr in Gegenwart der etwa erschienenen Anbieter erfolgen wird.

Die Verkaufsbedingungen nebst Massenverzeichniss sind bei dem Kanzleivorsteher Peltz hierselbst einzusehen, können auch gegen Erstattung von 25 *₰* für das Exemplar von dem Genannten bezogen werden.

Elberfeld, den 11. März 1885. (616)

Königliche Eisenbahndirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Ausschreibung. Die auf den Bahnhöfen Eilenburg, Dobrilugk und Cottbus des diesseitigen Amtsbezirks lagernden, für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Eisenschienen, Weichenzungen, sowie altes Schmiede-, Schmelz- und Gusseisen sollen in öffentlicher Ausschreibung verkauft werden, wozu Termin auf Mittwoch, den 1. April d. Js., Mittags 12 Uhr, im hiesigen Verwaltungsgebäude — Frankestrasse 1, Zimmer 4 — anberaumt ist.

Die Verkaufsbedingungen liegen in unserem Betriebsbüreau aus, können von demselben auch gegen porto- und abtragsfreie Einsendung von 50 *₰* Schreibgebühren von unserem Büreauvorstande, Königlichen Eisenbahnsekretär Altmann, bezogen werden. Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift „Angebot auf Ankauf von Altmaterialien“ bis zum obigen Termin einzureichen.

Halle a/S., den 3. März 1885. (617)

Königliches Eisenbahn-Betriebsamt.

No. 6. Jahrgang 1885. Berlin, am 25. März 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 23. März Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
	I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.									
	A. Kolli mit Buchstaben sign.:									
1	A B	7057	1	Kiste	?	23	1	Wünschendorf	Sächsische Stsb.	
2	F (Monogramm)	2750	1	„	Hausschuhe und Pantoffeln von Leder und Zeugstoff	97,5	2	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
3	B	12	1	—	Schieber	0,5	3	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
4	C J	1091	1	Kiste	Kurzwaaren	63	4	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
5	C S	—	5	—	Gussbremsklötze	—	5	Mombach St. V.	Hess. Ludwigsb.	
6	E V	3007	1	Ballen	gefüllt	30	6	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	bez. M.-Gladbach.
7	F	1038	1	Kiste	Briefpapier	21,5	7	Münster	Rechtsrh. Köln	
8	F C	3508	1	Ballen	Leinen	28	8	Düren	Linksrh. Köln	
9	G S	704/6	4	—	durchbohrte Eisenbleche	120	9	Rotterdam Hdt.	Niederländ. Stsb.	
10	H B C	91, 92, 93, 94	4	Ballen	blaues Packpapier	214, 219, 198, 208	10	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
11	H C	—	2	Kisten	Soda	107	11	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
12	H C	1957	1	Korb	Eisenwaaren	34	12	Arnhem	„	
13	H G	426	1	Kiste	leer	27	13	Münster	Rechtsrh. Köln	
14	H R	1	1	Fass	gefüllt	—	14	Köln G.	Linksrh. Köln	
15	H M (Monogramm)	4291	1	Kiste	leer	20	15	Münster	Rechtsrh. Köln	
16	J M	45/46	2	Säcke	Gries	198	16	Neuss	Linksrh. Köln	
17	J P	160/1	2	Fässer	gefüllt	—	17	Köln G.	„	
18	J W	121	1	Kiste	Knöpfe	51	18	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
19	J Z	67	1	Ballot	Nessel	25	19	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
20	K	2	1	Bündel	alte Säcke	12	20	Höchst i/Odenwald St. V.	Hess. Ludwigsb.	
21	K	661	1	Kiste	?	55	21	Stadtoldendorf	Braunschweig.	beschrieben Oldendorf und Einbeck.
22	K S F	24	1	—	Kette	—	22	Worms G. E.	Hess. Ludwigsb.	
23	L L	36	2	Pack	Packpapier	54	23	Köln G.	Linksrh. Köln	
24	L O	4	1	Ballen	Wäsche, Kleider und Bücher	39,5	24	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
25	L S	7955	1	Kiste	Spiegel	72	25	Neunkirchen	Linksrh. Köln	
26	M	132	1	Korb	trockene Felle	81	26	Burhafe	Rechtsrh. Köln	
27	N	56	1	Kiste	Glasballons	8	27	Mehltheuer	Sächsische Stsb.	
28	N	86	1	Sack	Rohzucker	101	28	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
29	R	—	1	Kollo	eisern. Transmissionsrad	5	29	Zittau	Sächsische Stsb.	
30	R	119	1	Fass	?	125	30	Mannheim	Badische Stsb.	
31	S	601	1	Surone	Tabak	63	31	„	„	
32	S M P	270	1	Rolle	Stacheldraht	54,5	32	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
33	T K	2	1	Korb	Glaswaaren	9	33	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
34	V	101	1	Ballen	Manufakturwaaren	9	34	Venlo	Niederländ. Stsb.	
35	W	219	1	Fass	Oel	127	35	Thorn	K. E.-D. Bromberg	
36	W V	251	1	Kistchen	Wachs	21	36	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
37	Z A S	1	1	Kiste	Tuchmuster	2	37	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
					B. Kolli m. Adressen sign.					
38	Darmstadt-Frankfurt	269	1	Schliesskorb	leer	5	38	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
39	F. Lehmkahl	6441	1	Bierfass	leer	43	39	Hamm	Rechtsrh. Köln	
40	Gruber & Co.	19011	1	Fass	leer	23	40	Frankfurt a/M.	Main-Neckarbahn	
41	Gruber & Reeb	35	1	„	leer	22	41	„	„	
42	Hannover	—	4	—	Latirbäume	—	42	„	„	
43	Heinitz	—	1	Pack	Schuppenstiele	36	43	Neunkirchen	Linksrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
44	Liederstadt	1205	1	Bierfass	leer	—	10	44	Eberstadt	Main-Neckarbahn	
45	Metz	3439 3489 3415	3	—	Decken	—	—	45	Trier r. M.	Linksrh. Köln	
46	Postzeichen „Roda“	973	1	Kiste	leer	—	1	46	Zwickau	Sächsische Stsb.	
47	W B Prime Kiel	—	1	Fass	Butter	—	28	47	Tilburg	Niederländ. Stsb.	
48	Wurm & Mann Görlitz	—	1	Roststab	Roststab	—	7	48	Wolfenbüttel	Braunschweig.	
					C. Kolli m. Nummern sign.						
49	—	28	1	Sack	Leder	—	13	49	Geestemünde	K. E.-D. Hannover	
50	—	83	2	Kolli	Ofenplatten	—	1	50	Lauter	Sächsische Stsb.	
51	—	14645	1	Wagen	Kohlen	—	—	51	Feyenoord	Niederländ. Stsb.	
52	—	3925	1	Kiste	gefüllt	—	25	52	Mainz G. E.	Hess. Ludwigsb.	
					D. Kolli mit Figuren sign.						
53	weiss ǀǀ	—	1	Stange	Eisen	—	8,5	53	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
54	M O	603	1	Kiste	?	—	18	54	Aachen T.	Linksrh. Köln	
55		572	1	Korbfl.	Oel	—	45	55	Aachen	„	
56	MB	—	1	Fass	leer	—	5	56	Leeuwarden	Niederländ. Stsb	
					E. Kolli ohne Signatur.						
57	—	—	1	Kollo	Blechdecke	—	6	57	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
58	—	—	18	—	Bretter	—	90	58	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
59	—	—	1	Kübel	Butter	—	40	59	Aerschot	Grand Centr. Belge	
60	—	—	1	Ring	Draht	—	45,5	60	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
61	—	—	1	Fass	leer	—	30	61	Anvers	Grand Centr. Belge	
62	—	—	1	Bund	eis. Gabeln (5 Stück ohne Stiel)		5	62	Rottweil	Württemb. Stsb.	
63	—	—	15	Stück	Gewichte	—	75	63	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
64	—	—	1	—	Kalkdecke	—	—	64	Rheydt Gen.	„	
65	—	—	1	—	neue Kette	—	3	65	Reifland	Sächsische Stsb.	
66	—	—	1	Bund	Körbe	—	9	66	Mergentheim	Württemberg. Stsb.	
67	—	—	1	—	Lehnstuhl aus Rohr	—	5	67	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
68	—	—	1	Stange	Messing	—	1,5	68	Bremen	K. E.-D. Hannover	
69	—	—	1	Partie	Nusskohle	—	500	69	Immigrath	Rechtsrh. Köln	
70	—	—	1	Fass	Oel	—	30	70	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
71	—	—	1	Oelfass	leer	—	38	71	Ludwigsburg	Württemb. Stsb.	
72	—	—	2	—	unfertige, gusseiserne Ofenthürchen		0,5	72	Frankfurt a/M.	K. E.-D. Hannover	
73	—	—	1	Quantum	Pflastersteine	—	500	73	Bremerhafen	„	
74	—	—	1	—	Riemenscheibe	—	6	74	Mengen	Württemb. Stsb.	
75	—	—	4	Stück	Stühle	—	15	75	Aachen	Linksrh. Köln	
76	—	—	1	Kollo	Träger	—	16	76	Walcourt	Grand Centr. Belge	
77	—	—	2	Kolli	Thonröhren	—	34	77	Neuwied	Rechtsrh. Köln	
78	—	—	4	Fässer	Wein	—	120	78	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
79	—	—	1	Fass	Wein	—	32	79	Weert	„	
80	—	—	1	Stab	Winkeleisen	—	61	80	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
					II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.						
1	B L Z	6665	1	Kiste	Candis	—	23	1	Wien	Oe. N.-W.-B.	
2	E H	110	1	Ballen	unbekannt	—	16	2	„	„	seit 4/3.
3	E P	3430	1	„	Papier	—	54	3	Tannwald	S.-N.-D. V.-B.	seit 5/3.
4	K	—	1	Bund	Radreifen	—	56	4	Schlappenz	Oe. N.-W.-B.	seit 5/2.
	B	—	1	„	Bandeisen	—	25				
5	L K	1365	1	Kiste	unbekannt	—	43	5	Wien	„	seit 6/3.
6	Daulek	—	1	Sack	Mehl	—	85	6	Roth-Kosteletz	S.-N.-D. V.-B.	seit 2/2.
7	„	—	1	„	Mehl	—	85	7	„	„	seit 2/2.
8	—	II	1	Ballen	Hadern	—	42	8	Kolin	Oe. N.-W.-B.	seit 1/1.
9	—	5/2	9	Fässer	Heringe	—	40	9	Turnau	S.-N.-D. V.-B.	seit 26/2.
10	—	66 687	2	Stück	Radelketten	—	60	10	M.-Budwitz	Oe. N.-W.-B.	seit 6/3.
11	—	492	24	Brode	Zucker	—	249	11	Parschnitz	S.-N.-D. V.-B.	seit 9/3.
12	F	45	10	Bund	Garn	—	135	12	Reichenberg	„	seit 4/3.
13	—	—	18	Stück	Bretter	—	68	13	Wien	Oe. N.-W.-B.	seit 11/2.
14	—	—	2	„	hölzerne Krippen	—	94	14	Deutschbrod	„	seit 4/3.
15	—	—	1	Ballen	Papierabfälle	—	25	15	Kolin	„	seit 6/2.
16	—	—	1	—	eisernes Rad	—	2	16	Jicin	„	

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 25. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 28. März 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder durch den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen. Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 21. März 1885.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Die Eisenbahnen der Australischen Kolonien.

Mitgetheilt von **Henry Greffrath.**
Artikel XII.
(Schluss aus No. 24.)

VI. Tasmanien

wurde im Jahre 1803 als Strafkolonie gegründet und blieb eine solche bis zum Jahre 1853. Die Insel umfasst ein Areal von 1 240 Deutschen Quadratmeilen. Die Bevölkerung belief sich Ende 1883 auf 126 220 Seelen — davon waren 66 972 männlich und 59 248 weiblich —, und stieg im Jahre 1884 auf 128 378 Seelen.

In den Eisenbahnen dieser Kolonie sind im Laufe des Jahres 1883 keine Veränderungen eingetreten. Ihre Länge von 167 Miles oder 269 km ist dieselbe geblieben, doch ward der Bau von weiteren 222 Miles oder 375 km vom Parlament genehmigt und hat zum Theil auch schon begonnen. Bis zum Schlusse des Jahres 1883 waren 1 633 638 £ auf Eisenbahnen verausgabt worden. Die Einnahmen im Jahre 1883 ergaben 98 532 £, die Ausgaben 90 949 £, so dass nur ein Netto von 7 583 £ verblieb.

Die centrale Bahn läuft von der City of Launceston, am Tamar-Flusse in 41° 30′ südl. Br. und 147° 8′ östlich von Gr., südlich nach der City of Hobart in 42° 53′ südl. Br. und 147° 21′ östlich von Gr. und ist 133 Miles oder 213 km lang.

Die Westbahn zweigt sich auf der Station Evandale Junction der Centralbahn in 41° 3′ südl. Br. und 147° 13′ östlich von Gr. westlich nach Deloraine am Menander-Flusse in 41° 31′ südl. Br. und 146° 43′ östlich von Gr. ab. Die Bahn ist für eine weitere Strecke von 37½ Miles oder 60 km bis zu dem Orte Latrobe, am Mersey in 44° 30′ südl. Br. und 146° 39′ östlich von Gr., gegen die Summe von 97 080 £ in Bau gegeben, der im März 1885 vollendet sein soll.

Andere Kontrakte wurden im November 1884 abgeschlossen, und zwar:

1. mit den Messrs. Grant and Mc. Niel gegen die Summe von 83 807 £ der Bau einer 47 Miles oder 75½ km langen Bahn, welche von der Station Corners an der Centralbahn in 41° 51′ südl. Br. und 147° 22′ östlich von Gr. nordöstlich nach dem kleinen Orte Fingal in 41° 37′ südl. Br. und 148° östlich von Gr. laufen soll;

2. mit Mr. Falkingham gegen die Summe von 80 614 £ der Bau einer 24¼ Miles oder 39 km langen Bahn von South Bridgewater, einer Station an der Centralbahn in 42° 45′ südl. Br. und 147° 11′ östlich von Gr., nach Glenora in 42° 43′ südl. Br. und 146° 50′ östlich von Gr., genannt die Derwent-valley Bahn.

Tenders (Angebote) für den Bau einer 59½ Miles oder 96 km langen Bahn von der City of Launceston nach Scottsdale in 41° 7′ südl. Br. und 147° 31′ östlich von Gr., und einer anderen 4½ Miles oder 7 km langen Bahn von Oatlands, einer Station an der Centralbahn in 42° 18′ südl. Br. und 147° 25′ östlich von Gr., nach Paratta sind ausgeschrieben.

Ausserdem lässt die Regierung jetzt eine Reihe anderer projektirter Bahnlinien vermessen.

Die Spurweite der Bahnen in Tasmanien ist theils 5 Fuss 3 Zoll oder 1,60 m, theils 3 Fuss 6 Zoll oder 1,06 m.

VII. Neu-Seeland.

Diese im Jahre 1840 gegründete Kolonie umfasst ein Areal von 4 910 Deutschen Quadratmeilen und zählte am Schlusse des Jahres 1883 ohne die Eingeborenen eine Bevölkerung von 540 877. Davon gehörten 294 665 dem männlichen und 246 212 dem weiblichen Geschlechte an.

Die Statistik des Eisenbahnwesens schliesst in Neu-Seeland mit dem 31. März des Jahres ab. Im Jahre 1884 waren an diesem Tage 1 404 Miles oder 2 260 km Staatsbahnen in Betrieb. Davon entfielen 479 Miles oder 772 km auf die Nordinsel und 925 Miles oder 1 488 km auf die Südinsel. Ausserdem wurde noch an 224 Miles oder 359 km gebaut. Es waren bis dahin 12 057 972 £ auf Eisenbahnen verausgabt worden. Die Einnahmen im Jahre 1883/84 haben sich von 953 347 £ im Vorjahre auf 961 304 £ und die Ausgaben von 592 822 £ auf 655 990 £ oder 68,24 pCt der Einnahmen gesteigert, so dass ein Reingewinn von 305 314 £ verblieb. Die bis zum 31. März 1884 eröffneten Bahnen hatten 11 250 633 £ gekostet, und dieses Anlagekapital verzinste die Reineinnahme mit 2 £ 14 sh 3½ d. oder kaum 2¾ pCt. Die Eisenbahnen legten während des Jahres 2 841 745 Miles oder 4 573 277 km zurück. Die Zahl der Züge betrug 114 725. Es wurden 3 272 644 Passagiere mit 371 521 £ und 1 700 040 t Güter mit 589 783 £ befördert. Das Betriebsmaterial bestand in 218 Lokomotiven, 450 Personen- und 7 076 Güterwagen. Im Jahre 1883/84 wurden 14¼ Miles oder 23 km neuer Bahnen eröffnet. Sämmtliche Bahnen führen die schmale Spurweite von 3 Fuss

6 Zoll oder 1,06 m und haben durchschnittlich 7 632 £ pro Mile gekostet.

Ausser den Staatsbahnen waren noch 91 Miles oder 146 km Privatbahnen in Betrieb,*) so dass damit die Gesammtzahl der bis zum 31. März 1884 in Neu-Seeland eröffneten Bahnen sich auf 1 495 Miles oder 2 406 km beläuft.

Die vorbehandelten sieben Australischen Kolonien hatten gegen Ende des Jahres 1884 insgesammt Eisenbahnen in der Länge von 7 251 Miles oder 11 669 km in Betrieb, gegen 2 203 Miles oder 3 545 km am Schlusse des Jahres 1875. Davon entfielen 1 662 Miles auf Victoria, 1 621 Miles auf Neu-Süd-Wales, 1 495 Miles auf Neu-Seeland, 1 138 Miles auf Queensland, 1 053 Miles auf Südaustralien, 167 Miles auf Tasmanien und 115 Miles auf Westaustralien.

Ihren Bedarf an Eisenbahnmaterialien beziehen die Kolonien nach wie vor zum grösseren Theile aus England und auch aus Amerika. Nur in Victoria, wo sehr hohe Schutzzölle bestehen, entnimmt die Regierung ihren Bedarf möglichst aus der Kolonie. So schloss der dortige Eisenbahnminister Mr. D. Gillies am 6. Oktober 1884 wieder mit der Phönix Foundry Company in Ballarat einen Kontrakt auf Lieferung von 25 Lokomotiven zu dem Preise von 71 695 £ ab. Die in London residirenden Generalagenten der Kolonien schreiben Tenders (Angebote) aus und wählen unter den eingegangenen Offerten die günstigsten und sichersten. Die Kolonien haben zur Zeit allerdings eine hohe Schuldenlast auf sich geladen, welche im Vergleich zu andern Staaten bedenklich erscheinen kann. Allein man darf nicht vergessen, dass sie für einen grossen Theil der Anleihen Eisenbahnen und andere Zinsen abwerfende Bauwerke, wie Wasserleitungen u. s. w., besitzen. Die Zahlungsfähigkeit der Kolonien bleibt unbestritten. Das Vertrauen darauf spricht sich auch darin aus, dass die 4prozentigen Konsols der Kolonien an der Londoner Börse den Kurs von 102½ erreicht haben.**)

Das Telegraphennetz in den Australischen Kolonien hat sich auch im Jahre 1883 wieder erweitert. Es waren am Schlusse dieses Jahres 31 836 Miles oder 51 234 km Telegraphenlinien gegen 30 731 Miles oder 49 456 km im Vorjahre in Betrieb und vertheilten sich auf die einzelnen Kolonien, wie folgt:

Kolonien	Linien Miles	Drähte Miles	Beförderte Depeschen	Einnahmen £	Ausgaben £
Neu-Süd-Wales	9 312	17 272	2 107 288	134 643	163 329
Victoria	3 660	7 271	1 474 972	83 655	—
Queensland	6 654	10 618	917 605	70 585	76 262
Südaustralien	5 278	8 824	696 453	70 114	—
Westaustralien	1 585	1 609	75 000	3 690	—
Tasmanien	1 273	1 543	199 427	19 561	14 630
Neu-Seeland	4 074	10 037	1 559 400	102 957	73 054
Total	31 836	57 174	7 030 145	485 205	—

In den Kolonien, wo in vorstehender Tabelle die Ausgaben nicht angegeben wurden, sind Post- und Telegraphenwesen nicht getrennt, sondern bilden ein Departement.

Die aus den übrigen Kontinenten in Australien eingelaufenen Kabeldepeschen beliefen sich im Jahre 1883 auf 21 563 gegen 19 776 und die von Australien abgegangenen auf 21 771 gegen 19 381 im Vorjahre, also in Summa auf 43 334 gegen 39 157, wofür resp. 122 748 £ und 128 530 £, zusammen 251 278 £ vereinnahmt wurden. Davon entfielen auf Victoria 13 468 Kabeldepeschen zu 81 225 £; auf Neu-Süd-Wales 13 303 zu 77 856 £; auf Neu-Seeland 6 608 zu 39 976 £; auf Südaustralien 6 418 zu 35 507 £; auf Queensland 2 317 zu 11 592 £; auf Tasmanien 632 zu 2 832 £ und auf Westaustralien 588 zu 2 288 £. Im Jahre 1884 steigerten sich die eingelaufenen Kabeldepeschen auf 23 745 und die abgesandten auf 23 960, zusammen 47 705 mit einer Einnahme von resp. 132 310 £ und 137 532 £ oder in Summa 269 843 £.

*) Ausführliche Mittheilung über diese Bahnen siehe in No. 7 S. 78 dieser Zeitung Jahrg. 1885.

**) Deutsche Fabrikherren, welche auf Lieferungen in Eisenbahnbedarf nach Australien reflektiren, erfahren das Nähere durch die Generalagenten in London, deren Adresse folgende ist:

Victoria: Agent-General Mr. Robert Murray Smith, C. M. G.; Büreau 8. Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Neu-Süd-Wales: Agent-General Sir Saul Samuel, K. C. M. G.; Büreau 5. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Südaustralien: Agent-General Sir Arthur Blyth, K. C. M. G.; Büreau 8. Victoria Chambers, Victoria Street, Westminster.

Queensland: Agent-General Honor. J. F. Garrick; Büreau 1. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Neu-Seeland: Agent-General Sir Francis Dillon Bell, K. C. M. G.; Büreau 7. Westminster Chambers, Victoria Street, Westminster.

Folgende Tabelle giebt den Status der Australischen Kolonien am Schlusse des Jahres 1883 an.

Kolonien	Flächeninhalt in Deutschen Quadratmeilen	Bevölkerung Anzahl	Staatsschuld £	Eisenbahnen in Betrieb Miles	Eisenbahnen in Bau Miles	Verzinsung des Anlagekapitals pCt.
Victoria	4 133	931 790	24 308 175	2 562	133	3,75
Neu-Süd-Wales	14 540½	869 310	21 632 459	1 320	602	4,48
Queensland	31 427	287 475	14 907 850	1 038	454	4,22
Südaustralien	42 488½	304 515	13 891 900	998	225	2,77
Westaustralien	45 898	31 700	611 000	115	68	—
Tasmanien	1 240	126 220	2 385 000	167	222	—
Neu-Seeland	4 910	540 877	31 385 411	1 495	224	2,75
Total	144 637	3 091 887	109 122 395	6 685	1 928	—

Die gesammte Staatsschuld von 109 Millionen £ auf die ganze Bevölkerung der sieben Kolonien vertheilt, ergiebt 35 £ 6 sh. oder 706 ℳ pro Kopf. Die verschuldetste Kolonie ist Neu-Seeland mit 58 £ oder 1 160 ℳ pro Kopf, dann folgen Queensland mit 51 £ 17 sh. oder 1 037 ℳ; Südaustralien mit 45 £ 12 sh. oder 912 ℳ; Victoria mit 26 £ 2 sh. oder 522 ℳ; Neu-Süd-Wales mit 24 £ 18 sh. oder 498 ℳ; Westaustralien mit 19 £ 5 sh. oder 385 ℳ und Tasmanien mit 18 £ 18 sh. oder 378 ℳ. Vergleichen wir damit Europäische Staaten, so ist die Höhe dieser Schuld allerdings sehr auffällig. In Deutschland beträgt die Gesammtstaatsschuld 112, in Oesterreich-Ungarn 209, in Italien 354, in Grossbritannien 425, in Spanien 621 und in Frankreich 624 ℳ pro Kopf ihrer Bevölkerung.

Projekt einer Pariser Hochbahn mit übereinander liegenden Gleisen.

In der Sitzung der Gesellschaft der Civilingenieure in Paris am 6. Februar d. J. theilte im Namen des Ingenieurs Lantrac Georg Salomon die Gesichtspunkte für eine Pariser Hochbahn nach der Idee Jules Garnier's mit.

Für das Projekt sind folgende Hauptgesichtspunkte aufgestellt:

1. Die beiden Gleise kommen übereinander, nicht nebeneinander in dieselbe Horizontalebene zu liegen. Sie ruhen auf den beiden Gurtungen eines Viaduktes.

2. Das Konstruktionssystem des Viaduktes gestattet auf dem einen Gleise den Verkehr des rollenden Materials der externen Linien zwischen den Stadtbahnzügen.

3. Die beiden übereinander liegenden Gleise werden an den Endpunkten durch eine Kurvenschleife, welche gleichzeitig die Höhendifferenz ausgleicht, verbunden, so dass jeder Zug einen Kreislauf vollführt.

4. Beim Durchschneiden zweier Linien verschiedener Richtung gestattet eine besondere Einrichtung von Kreuzungsbahnhöfen (gare de tangence?) den Personenübergang beider Linien ohne Gleiskreuzung.

5. Das rollende Material ist von besonderer Konstruktion und gestattet ein schnelles Ein- und Aussteigen.

In den gewöhnlichen Alleestrassen soll der Viadukt in die Achse in ausreichender Höhe angelegt werden, um den Wagenverkehr nicht zu behindern, also wenigstens 4,5 m über dem Damm, während in den breiten Alleen und Boulevards mit zwei Seitenalleen mit doppelten Baumreihen eine der Seitenalleen die Bahn aufnehmen soll.

Im ersteren Falle ist der Viadukt ganz aus Eisen gedacht, während bei der letzteren Anordnung ein gewölbter Viadukt mit Metallaufbau angenommen ist.

Die Spurweite ist die normale und die Hauptträger haben einen Achsenabstand von 3,7 m. Dieser Abstand gestattet dem Bahnpersonal während des Betriebes auf dem unteren Gleise zu verkehren, denn wenn man die Gesammtbreite der Wagen zu 2,05 m rechnet, so bleiben für den Verkehr auf jeder Seite 0,7 m frei.

Der Abstand der Geländer des oberen Gleises beträgt 4,50; es ist dies der übliche Abstand bei den Brücken der Hauptbahnen. Bei dieser Anordnung hat die Konstruktion die Festigkeit, um gleichzeitig zwei Stadtbahnzüge oder einen Externzug zu tragen. Da der obere Strang völlig uneingeschränkt ist, so können während der Zeit der Einstellung des Stadtbetriebes die Externzüge auf dem oberen Gleise verkehren. Es wird dies als ein werthvoller Vorzug betrachtet, der ohne Vertheuerung des Baues erreicht wird.

Der Vortragende schilderte darauf die Details des eisernen Viaduktes, derselbe wird behufs Ausgleichung der Temperaturausdehnungen aus einzelnen von einander unabhängigen Theilen gebildet.

Die Stützen der Träger müssen, um den Verkehr der Strasse möglichst wenig zu beeinträchtigen, thunlichst weit von einander gestellt werden, man hat eine mittlere Entfernung von 40 m angenommen. Dieser Abstand ergiebt eine Trägerhöhe von 4 m und damit den Höhenabstand der beiden Gleise. Das Gleis soll 15 m von den Häuserfronten entfernt liegen, man glaubt auf diese Weise Nachtheile für den angrenzenden Grundbesitz zu vermeiden. Die Träger bestehen aus einfachem Dreiecksnetzwerk, um thunlichst wenig die Aussicht zu versperren, und zur Vermeidung des Geräusches sollen die Konstruktionstheile des Viaduktes gerippt hergestellt werden (?) (raidies par de fortes nervures).

Den Stützen ist eine grosse Festigkeit und Steifigkeit bei gleichzeitiger Leichtigkeit der Erscheinung gewahrt worden und auch die nöthigen Massregeln für ein Zusammentreffen mit den Strassenkanälen getroffen. An den Kreuzungsstellen mit bedeutenderen Strassen sind architektonisch ausgebildete Pfeiler aus Mauerwerk in Aussicht genommen.

Das rollende Material besteht aus langen Amerikanischen Wagen mit drehbaren Untergestellen. Ihre Länge beträgt 14 m, ihre äussere Breite 2,05. Jeder Wagen enthält 60 Plätze auf zwei Langsitzen von 0,45 m Breite bei einem Mittelgang von 1,1 m. Thüren befinden sich nur an den Enden. Jeder Zug besteht aus drei Wagen und zwei geräumigen, seitlich durch Gitter abgeschlossenen Plattformen zum Auf- und Absteigen. Jeder Zug wird also nur 200 Plätze enthalten. Die Maschinen sollen feuer- und rauchlos oder elektrische sein. Jeder Wagen ist mit der gleichzeitigen Bremse von Achard versehen, welche weniger Geräusch als die Vakuum- oder Dampfbremse verursacht.

Das Projekt nimmt drei Arten Bahnhöfe an: Zwischenbahnhöfe, Kreuzungsbahnhöfe und Endbahnhöfe; die ersteren werden ganz einfach durch Verlängerung der Querkonstruktionen des Viaduktes gebildet und der Zugang durch Treppen am Rande der Strassentrottoirs vermittelt. Die Kreuzungsstationen sind in gleicher Weise gedacht (?). Die Endstationen werden innerhalb der Kurvenschleife, welche die Gleise verbindet, angelegt. Die Beleuchtung erfolgt durch Elektricität oder Gas. Da die Züge stets in gleicher Richtung laufen, werden nur die Eingänge der Stationen für den Lokomotivführer durch Signale kenntlich gemacht und die Stationen durch Telephone verbunden.

Der Redner setzt dann auseinander, dass das vorgeschlagene Netz in glücklicher Weise den Anforderungen der amtlichen Kommission vom Jahre 1872 entspreche. Es besteht der Hauptsache nach aus zwei Linien, von denen die eine einen mittleren Gürtel bildet, der im allgemeinen die Gestalt eines offenen länglich ovalen Ringes bildet, die Seine zur grossen Achse hat; die andere schneidet die erstere in zwei Punkten und durchschneidet Paris von Nordosten nach Süden mit Durchkreuzung der Altstadt. Die gewählte Trace benutzt durchweg breite Alleen, wie sie besser für eine Hochbahn nicht gewählt werden können. Die Linie kann mit ihrem oberen Gleis mit besonderem kurzen Anschlussgleise leicht mit den Bahnhöfen von St. Lazare und Lyon verbunden werden. Sie kann ausserdem tangential mit denen in Vincennes und Sceaux verbunden und an den Nord- und Ostbahnhof angeschlossen werden. Das Stadtnetz lässt sich leicht durch Zweiglinien vervollständigen. Die Gesammtlänge der Linie inkl. der Anschlüsse beträgt 27 500 m. Die mit Sorgfalt hergestellten Längenprofile ergeben als stärkste Steigung 1:50. Die Kurven haben im allgemeinen grossen Radius, nur an zwei Stellen bei tangentialen Anschlüssenean die Strassen de l'observatoire und des Platzes der Republik sind Kurven von 100 m Halbmesser verwendet.

Nach dem Kostenanschlage würden die Kosten der Herstellung inkl. Betriebsmaterial pro Kilometer 1 440 000 *M.* betragen, also im Ganzen 47 Millionen Mark.

Der Verfasser des Projektes schlägt vor, die Fahrpreise für Arbeiterbillets auf 8 ₰ festzusetzen, wie der Kommissionsbericht von 1872 es verlangt, für ein Billet zweiter Klasse zu 16 ₰ und für die erste Klasse zu 20 ₰.

Wenn man eine Betriebszeit von 17 Stunden täglich mit Zügen von 200 Personen alle 5 Minuten in beiden Richtungen befördert, so gehen täglich 400 Züge, und es entspricht dies 80 000 Transportplätzen pro Tag. Rechnet man 16 ₰ tägliche Einnahme pro Platz, so beträgt die tägliche Bruttoeinnahme 12 800 *M.*, d. h. im Jahre 4 672 000 *M.* Die Betriebskosten betragen ungefähr ein Drittel dieses Betrages und der Reingewinn stellt sich auf 3 120 000 *M.*, d. h. 8 pCt. des Anlagekapitals, an Zinsen und Amortisationsquote. Was die Ausführung betrifft, so würde ein Zeitraum von zwei, höchstens aber drei Jahren für die Herstellung ausreichend sein, wenn man die Arbeit an verschiedene grosse Unternehmerfirmen vertheilt. Man würde also noch vor Eröffnung der Ausstellung im Jahre 1889 fertig werden.

Der Redner glaubt, dass nach dieser speziellen Darlegung das vorgeschlagene Projekt von Jules Garnier alle Schwierigkeiten beseitigt, die den bisherigen Hochbahnprojekten anhaften und dass durch die Uebereinanderanordnung der beiden Gleise dem Bedürfniss ausreichend mit geringen Kosten genügt werden könnte. Die Anordnung des Viaduktes sei derartig, dass der Strassenverkehr nicht behindert werde. Auch würde der Anblick der Stadt in ästhetischer Beziehung nicht leiden. In den breiten Alleen werden sich die Züge in Höhe der Baumkronen bewegen. Die Miether und Eigenthümer werden sich natürlich zunächst beklagen, ganz gleich, wie man die Bahn von ihren Häusern legt, aber sie haben auch selbst bei Anlage der Pferdebahnen Klage geführt, jedoch ohne Erfolg. Die angenommenen Billetpreise sind erheblich niedriger als bei dem Projekte der Untergrundbahn, welches kürzlich von einer Kommission des Ministers der öffentlichen Arbeiten einer speziellen Untersuchung unterzogen worden ist. Man hatte Preissätze eingeführt, die dreimal höher waren als die jetzigen Omnibuspreise.

Bei dem Projekte der Untergrundbahn wirft man nur so mit den Millionen um sich, man spricht von 4, 5 und 6 Millionen Francs für das Kilometer und Richard, einer der früheren Präsidenten des Vereins, äusserte im Jahre 1882, dass bei den Pariser Terrainverhältnissen die Kosten sehr wohl auf 11 Millionen Francs pro Kilometer, dem Durchschnittspreis der Londoner Stadtbahn, anwachsen könnten. Man würde dann also bei 27,5 km einen Kostenbetrag von 300 Millionen Francs statt der 50 Millionen des Garnier'schen Projektes nöthig haben.

Würde nun die Untergrundbahn erhebliche Vorzüge vor der Hochbahn haben? Der Redner bezweifelt es, denn in finanzieller Hinsicht würde sie bei hohen Tarifen keinen ausreichenden Verkehr, bei niedrigen Tarifen keine ausreichende Verzinsung erzielen lassen und man müsste also die Unterstützung oder Garantie des Staates in Anspruch nehmen; die Bevölkerung würde aber zweifellos vorziehen, wohlfeil, im Tageslicht und freier Luft zu reisen, als theurer durch die dunklen und ungesunden Tunnels zu fahren.

Der Präsident des Vereins, de Comberousse, schlug wegen der vorgerückten Zeit vor, die Diskussion auf die nächste Sitzung zu vertagen; er betont, dass das Stadtbahnprojekt wahrscheinlich demnächst in den Kammern zur Besprechung gelangen werde und er äussert seine persönliche Ansicht dahin, „dass er den Bau einer unterirdischen Bahn in Paris als ein Unglück betrachte, dass durch das Aufwühlen des Untergrundes mit Sicherheit binnen kurzem epidemische Krankheiten entstehen würden. Und“, schliesst er, „wir wollen nicht die Pest, wir wollen das Leben in frischer Luft und Tageslicht und den Blick auf unser so vielgestaltiges und manchmal so schönes Paris.“ R. B.

(„Genie civil“, 7. u. 14. März 1885.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Veränderung der Vereins-Mitgliedschaft. Mit dem 1. nächsten Monats geht die Vereins-Mitgliedschaft der Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn auf die Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn in Braunschweig über, während die Königliche Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn und die Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn aus dem Vereine scheiden. Die von der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn betriebenen Strecken gehen mit dem 1. April d. J. in den Betrieb und die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin bezw. Breslau, die von der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn betriebenen Strecken mit dem gleichen Zeitpunkte in den Betrieb und die Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona über.

Bestimmungen über die Ausgabe von kombinirbaren Rundreisebilleten, nebst Ausführungs-Vorschriften und Mustern. Unter Aufhebung der gleichen, im Jahre 1884 ausgegebenen Bestimmungen und Ausführungs-Vorschriften sind von der geschäftsführenden Direktion des Vereins neue Bestimmungen etc. herausgegeben und versandt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1577 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Einschleppung von Viehseuchen (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 1615 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 1632 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu der neuen Ausgabe der Bestimmungen über kombinirbare Rundreisebillete nebst Ausführungsvorschriften und Mustern (abgesandt am 20.—21. d. Mts.).

No. 1692 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Sprengstoffen nach Deutschland (abgesandt am 21. d. Mts.).

No. 1732 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss zur Karte der Bahnen des Vereins mit Angabe der Maximal-Ladeprofile (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 1736 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend anderweite Abgrenzung der Geschäftsbezirke ver-

schiedener Königlich Preussischen Eisenbahndirektionen (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 1751 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Adressirung der für die Betriebsverwaltung der Wismar-Rostocker Eisenbahn bestimmten Korrespondenzen (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 1775 vom 24. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 13.—14. d. Mts. in Dresden abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 25. d. Mts.). Nächste Sitzung am 29. Mai cr. in Budapest.

Telegraphische Verbindung mit dem Eisenbahnzug während der Fahrt.

Auf einer Sektion der Newyork, Newhaven und Hartford-Bahn ist versuchsweise eine Einrichtung zur Herstellung einer telegraphischen Verbindung des fahrenden Zuges mit den Signalbuden in Betrieb. Der leitende Grundgedanke der neuen Einrichtung ist der, die Verbindung ohne metallische Kontaktverbindung zwischen dem Zuge und dem Leiter herzustellen und daher ist ein grosser Theil der Uebelstände, welche sich bisher dieser Idee entgegenstellten, vermieden. Der Erfinder Lucius L. Phelps benutzt die bei dem gewöhnlichen Telephonsprechen so störenden Induktionsströme, welche durch benachbarte Leiter hervorgerufen werden. Die von ihm gewählte Anordnung besteht darin, dass ein Leiter im Gleise zwischen den Schienen verlegt wird und dass die in demselben laufenden Ströme in einem geeigneten Leiter, der sich auf dem Zuge befindet, entsprechende Ströme resp. Stromunterbrechungen hervorrufen. In gleicher Weise induciren im Zuge erzeugte Ströme den Leiter zwischen den Schienen und gestatten dem Zugpersonal Depeschen an den Wärter der Signalbude zu geben. Der Leiter zwischen den Schienen besteht aus isolirtem Draht No. 12, der in einem hölzernen Trog von 5 cm im Quadrat liegt. Das Holz hat eine Nuth von 10 mm, in welche der Draht gelegt und durch einen darüber genagelten Deckel geschützt wird. Der kleine Holzkasten ist auf den Schwellen befestigt, nur bei Kreuzungen und Niveauübergängen wird er durch ein Eisenrohr ersetzt oder unter der Oberfläche unter den Schwellen angebracht. Der Leiter auf dem Wagen des Zuges besteht aus einem riesigen Knäul oder Umwindungsspirale aus isolirtem Kupferdraht No. 14 und neunzig Windungen in einer Vertikalebene und in der ganzen Länge des Wagens, die untere Seite der Drahtumwindung liegt in einer 50 mm weiten Gasröhre, die unterhalb des Wagenfussbodens so aufgehängt ist, dass sie 180 mm von dem Leiter zwischen den Schienen absteht. Die obere Windung der Spirale geht über das Dach des Wagens und das ganze bildet einen Stromkreis von 2,4 km Länge.

Wie bekannt entsteht bei zwei parallel liegenden Leitern bei jeder Zu- und Abnahme der Stromintensität in dem einen und in dem anderen ein momentaner Induktionsstrom, mithin erzeugt jeder Strom, der durch den Leiter die Linie entlang gesandt wird, einen entsprechenden Strom in der Drahtspirale des Wagens; dieser schliesst ein sehr empfindliches Relais, welches mit Hilfe einer Batterie einen kräftigen Klopfer in Bewegung setzt, so dass man trotz des Geräusches des fahrenden Zuges die Mittheilung mit Leichtigkeit hören kann.

In umgekehrter Richtung können Nachrichten mittelst Schlüssel und Stromunterbrecher gegeben werden. Sie werden in der Signalbude von einem Telephon, welches als Klopfer mit kurzen und langen Schallzeichen wirkt, übermittelt. Die Versuchsstrecke ist 20 km lang, wovon 5 km Gerüstbrücken sind, und ausserdem liegen auf derselben zwei bewegliche Brücken und 46 Niveauübergänge, so dass hinreichend Hindernisse vorhanden sind, um zu beweisen, dass das Verfahren auch unter schwierigen Verhältnissen ausreichend sicher wirkt. R. B.

(„Engineering“ 20. März 1885.)

Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Der Bericht des Eisenbahnausschusses des Abgeordnetenhauses.

Der vom Abg. Bilinski verfasste Bericht des Eisenbahnausschusses über die Regierungsvorlage, betreffend das Uebereinkommen mit der Ferdinands-Nordbahn, hat im wesentlichen folgenden Inhalt:

Es ist bekannt, dass, als die Frage der Nordbahn auftauchte, in weiten Kreisen der Bevölkerung der Wunsch nach einer Verstaatlichung der gesellschaftlichen Linien rege geworden, weil man eine solche als Konsequenz der Verstaatlichungsaktion ansah und von derselben eine grössere Berücksichtigung der wirthschaftlichen Interessen erhoffte. Die Verstaatlichungsaktion in Oesterreich ist aber nicht aus theoretischen, sondern aus finanziellen Gründen begonnen worden, und diese sprechen eher für die Verstaatlichung von subventionirten Bahnen, bei welchen der Staat durch Vereinfachung der Verwaltung eine Ersparniss erzielen kann, als für die Verstaatlichung kostspieliger Bahnen, die im wirthschaftlichen Interesse nicht fiskalisch betrieben werden dürfen. Die wirthschaftlichen Vortheile der Verstaatlichung lassen sich auch auf anderem Wege erreichen, und der Verstaatlichung selbst stehen rechtliche Bedenken entgegen. Dem Staate steht nämlich weder ein Einlösungsrecht, noch ein Heimfallsrecht zu, und wenn sich auch die Nordbahn-Gesellschaft darin täuschen mag, dass sie ein Recht auf Privilegiumserneuerung habe, so wurde auch vom Eisenbahnausschusse einstimmig anerkannt, dass ihr auch nach dem Erlöschen des Privilegiums das uneingeschränkte Eigenthumsrecht an dem gesammten, die Privilegiallinien bildenden Immobiliar- und Mobiliarbesitze verbleibt. Der Gesellschaft obliegt auch nicht die Verpflichtung, ihren Besitz an den Staat zu verkaufen; sie fällt nicht unter das Sequestrationsgesetz bezüglich der garantirten Bahnen, und sie hat daher im Falle der Verkaufsverhandlungen mit dem Staate alle Chancen für sich, bis auf eine sehr bedeutende — den Verlust des Betriebsrechtes. Und erst bei diesem letzteren Punkte, sagt der Bericht, gehen die Ansichten in sachlichen Kreisen und gingen dieselben im Ausschusse auseinander; während die einen behaupteten, dass die Gesellschaft, deren Eigenthum durch den Verlust des Betriebsrechtes zu einem todten Kapitale ohne kommerziellen Werth herabsinken würde, aus Angst vor einer in diesem Sinne vorzunehmenden Enteignung, auf einen billigen Verkauf, eventuell nur auf Grund der bilanzmässigen Bewerthung eingehen werde, wird anderseits behauptet, die Gesellschaft würde, da sie trotz des Verlustes des Betriebsrechtes im Rechtswege sogar den zwanzigfachen wirklichen Ertrag als Entschädigung erringen müsste, nur um einen enormen Preis ihr Eigenthum hergeben. In Wirklichkeit beruht die eine wie die andere Annahme auf reinen Konjekturen, da die Gesellschaft, wie dies aus ihren Willenskundgebungen und den Erklärungen der Regierung hervorgeht, auf dem Rechtsstandpunkte der Inanspruchnahme der Privilegiumserneuerung beharrt, was die Geneigtheit zu einer Transaktion in der Richtung der Verstaatlichung prinzipiell ausschliesst.

Hieraus ist zu erklären, dass im Ausschusse, wo sich die obbezeichneten zwei Anschauungen über den Effekt des Verlustes des Betriebsrechtes theilweise widerspiegelten, nur gelegentlich ein einzigesmal seitens eines ausgezeichneten Redners der Minorität auf die Eventualität einer freiwilligen Verkaufsverhandlung mit der Nordbahn verwiesen, im übrigen dagegen die Frage erörtert wurde, ob und mit welchen Zwangsmitteln die Verstaatlichung dieser Bahn herbeigeführt werden könnte. Die Minorität des Ausschusses nun stellte sich diesfalls hauptsächlich auf den Standpunkt der anzustrebenden Expropriation der Privilegiallinien und gab hierbei zu, dass für diesen Zweck, da das Expropriationsgesetz vom 18. Februar 1878, „R. G. Bl.“ No. 30, lediglich auf die Herstellung neuer Bahnen Bezug habe, ein Spezialgesetz erforderlich wäre. Nach Ansicht der Majorität jedoch streitet gegen dieses Mittel vor allem das prinzipielle Bedenken, dass ein solches Spezialgesetz, wenn auch innerlich mit der Tendenz des § 365 A. B. G. B. nicht inkongruent, wenigstens äusserlich mit einem odiosen Charakter behaftet wäre. Denn eine andere Sache ist es, jedes Eigenthum, welches dem Baue einer Eisenbahn, der Schaffung von Bewässerungsanlagen, der Gewinnung von vorbehaltenen Mineralien u. dgl. m. im Wege steht, mit Rücksicht auf das allgemeine Wohl nach Massgabe der in den bezüglichen allgemeinen Gesetzen enthaltenen Normen zu enteignen, und wieder eine andere Sache ist es, die Enteignung gegen das Eigenthum einer einzelnen (juristischen) Person anzuwenden, welche, da sie ja auf ihren bestehenden Linien den Eisenbahnverkehr gutwillig fortsetzen will, durch ihr Eigenthum nicht dem öffentlichen Interesse des Verkehrs als solchem, sondern höchstens einer für die Volkswirthschaft günstigeren Gestaltung dieses Verkehrs hinderlich ist. Allerdings wurde seitens der Minorität betont, das bezeichnete Spezialgesetz hätte nicht blos für die Nordbahn, sondern allgemein für alle jene Eisenbahnen zu gelten, welche sich rechtlich in einer gleichen Lage befinden. Da sich indess in einer solchen Lage, mit Rücksicht auf das in allen Konzessionsurkunden vorbehaltene Einlösungs- und Heimfallsrecht, keine sonstige Gesellschaft befindet und auch keine in der Zukunft befinden wird und kann, so konnte die Majorität des Ausschusses schon aus prinzipiellen Gründen einem so gearteten Spezialgesetze nicht zugethan sein. Die Majorität glaubte vielmehr, dass gerade in den jetzigen Zeitläuften, bei der eigenthumsfeindlichen Strömung unseres Zeitalters ein solcher scharfer, ja beispielloser Eingriff in das Eigenthum wenigstens nicht ohne zwingende Staatsnothwendigkeit empfohlen werden sollte.

Sollten sich jedoch auch alle gesetzgebenden Faktoren über diese Skrupeln hinaussetzen und ein Spezialgesetz erlassen, das Resultat einer hierdurch anzuordnenden Expropriation wäre ein sehr zweifelhaftes, wenn die Legislative sich nicht herbeilassen wollte, den zur Schätzung berufenen Organen nicht nur die Art und Form der Schätzung des zu enteignenden Gutes, sondern auch das Ausmass des Schätzungswerthes vorzuschreiben. Auch diese Eventualität wurde in Ausschussberathungen in Betracht gezogen, und wurde seitens der Minoritätsredner bemerkt, dass das Gesetz zwar keinen Maximalpreis, jedoch mit Rücksicht auf den

Verlust des Betriebsrechtes die Beschränkung der Schätzung auf den sogenannten Wiederherstellungspreis der zu enteignenden Güter aussprechen sollte. Allein die Majorität müsste in einer solchen Vorschrift einen ganz ungerechtfertigten Willkürsakt, ja eine Art von Konfiskation erblicken, da diese Vorschrift weder der wirthschaftlichen Natur des aus dem Kosten- und Nutzelemente zusammengesetzten Werthes, noch dem Geiste des im § 305 A. B. G. B. niedergelegten juristischen Prinzipes entsprechen würde.

Sähe man aber von einer derartigen Beschränkung im Gesetze ab, dann wäre zweierlei möglich. Entweder wird der grossartige Komplex des zu enteignenden Vermögens einzeln durch Sachverständige geschätzt, und könnte hierbei der Staat nach den diesfälligen Erfahrungen des täglichen Lebens gar nicht ermessen, in welche finanziellen Wagnisse er sich zu stürzen im Begriffe steht, oder aber es tritt eine richterliche Kapitalsschätzung nach dem Ertrage ein, und wäre es hierbei nicht undenkbar, dass der Richter der Nordbahn im Sinne des citirten § 305 A. B. G. B. den gemeinen Werth ihres Vermögens nach dem Nutzen, den dasselbe jedem Besitzer geben kann, somit unter Zugrundelegung der bisherigen Erträgnisse, zuerkennt. Wenigstens nicht ausgeschlossen ist ein solches Resultat nach dem bekannten Gutachten, wonach der Präsident des Obersten Gerichtshofes mit zwei Räthen desselben nicht etwa vom Standpunkte eines Rechtsanspruches der Gesellschaft auf Privilegiumserneuerung, sondern vom gegentheiligen Standpunkte ausgehend, dennoch, also trotz der Anerkennung des Verlustes des Betriebsrechtes der Gesellschaft, erklärte, dass die Zuerkennung des zwanzigfachen wirklichen Erträgnisses „sich vielleicht empfehlen würde“.

Zu alledem gesellt sich endlich noch der Umstand, dass der Staat trotz der Gefahren, welche jede der obbezeichneten zwei Alternativen für den Fiskus in sich birgt, nach der durchgeführten Expropriation noch nicht in den Besitz der gehörigen Machtfülle auf dem betreffenden Verkehrsgebiete gelangen würde. Er müsste nämlich einerseits für das enteignete Vermögen vielleicht einen sehr hohen Preis bezahlen, welchen er bei den unvermeidlichen Tarifreduktionen schwerlich entsprechend verzinsen könnte, und würde er andererseits hierfür durchaus noch nicht alle im Interesse des öffentlichen Verkehrs erforderlichen Linien erwerben, da die Expropriation sich lediglich auf die dem Privilegium vom 4. März 1836 entstammenden Linien Wien-Krakau, mit den Abzweigungen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Granica und Myslowitz beziehen kann.

Von dieser Expropriation ausgeschlossen, würden der Gesellschaft noch ferner nachstehende Linien verbleiben: a) Floridsdorf-Jedlesee; b) Gänserndorf-Marchegg: c) Oderberg-Preussische Grenze, von denen die erste am 28. März 1890, die zweite am 4. Juni 1895, die dritte am 13. Februar 1897 heimfallen; weiter d) die Mährisch-Schlesische Nordbahn; e) Bielitz-Saybusch; f) Lundenburg-Grussbach, bei denen allen erst am 1. Juli 1900 die Einlösbarkeit eintritt. Abgesehen also von den Schwierigkeiten, welche diese Linien eventuell dem Staatsbetriebe auf den expropriirten Linien bereiten könnten, müsste der Staat die mit einem Gesammtkostenaufwande von 27 713 546 fl. gebauten drei letztgenannten Linien besonders ablösen und müsste bis dahin noch insbesondere der Mährisch-Schlesischen Nordbahn einen jährlichen Garantiezuschuss von 200 000 bis 300 000 fl. zukommen lassen. Es wären demnach bei der Expropriation die finanziellen Staatsinteressen ernstlich bedroht, ohne dass hierfür wenigstens die volkswirthschaftlichen genügend gewahrt werden könnten.

Reicht somit die Expropriation zur Erzielung des angestrebten Zweckes nicht aus, so glaubt man durch den Bau, respektive durch Androhung des Baues einer Parallelbahn die Nordbahngesellschaft zum freiwilligen Verkaufe ihres gesammten Eisenbahnnetzes zwingen zu können. Der Ausschuss darf diesen Plan deshalb nicht unerwähnt lassen, weil die Minorität zwar durch einen Redner diesen Plan ganz richtig als nicht ernst zu nehmendes Projekt bezeichnete, allein durch den oberwähnten Vorschlag der Beschränkung der Schätzung auf die Wiederherstellungskosten mit jenem Projekte faktisch in nahe Berührung getreten ist. Denn auch die Freunde des Baues einer Parallelbahn gehen von der Ueberzeugung aus, dass der Kaufpreis für die Privilegiallinien billigerweise nur die Wiederherstellungskosten derselben erreichen dürfte; sie fügen dem lediglich hinzu, dass, wenn die Gesellschaft einen solchen Preis freiwillig nicht annimmt, der Staat den gleichen Zweck mit der wirklichen Herstellung neuer Parallellinien anstreben soll, unbekümmert darum, dass hierdurch das rechtlich „todte“ Kapital der Gesellschaft auch wirthschaftlich zu einem solchen werden müsste.

Die Majorität des Ausschusses könnte jedoch auch ein solches Mittel nicht acceptiren, weil demselben drei gewichtige Gebrechen anhaften: das wirthschaftliche, dass es ökonomisch ganz unzulässig wäre, Hunderte von Millionen Gulden bewusst zu ruiniren und hierdurch den ganzen Oesterreichischen Eisenbahnkredit, sowie den Wohlstand der Aktionäre, ob sie den reichbegüterten Klassen angehören oder nicht, zu untergraben; das rechtliche, dass, da die Gesellschaft ein ausschliessliches Privilegium besitzt, der Bau der Parallellinie erst nach dem 4. März 1886 begonnen werden dürfte, somit der Verkehr in der Zwischenzeit bis zum Ausbaue höchstens nur durch eine Sequestration der Privilegiallinie gesichert werden könnte; das technische Gebrechen endlich, dass die Parallellinie an vielen Stellen die Privilegiallinie durchschneiden oder überbrücken müsste, was die Gesellschaft ohne Expropriationszwang nicht zu dulden brauchte.

Schliesslich erlaubt sich der Ausschuss noch zu bemerken, dass auch das passive Verhalten des Staates, durch welches man die Gesellschaft in eine Zwangslage zu bringen und zu einem billigen Verkaufsangebote veranlassen zu können glaubt, nicht angerathen werden darf. Man übersieht dabei nämlich, dass die Aufrechthaltung des Betriebes auch nach dem Ablaufe des Privilegiums ein Postulat der Verkehrsinteressen ist, dessen sich der Staat nicht entschlagen kann. Käme also bis zum 4. März 1886 weder ein Kauf- noch ein Konzessionsvertrag zu Stande, alsdann müsste die Regierung vor allem zur Sicherung des Verkehrs die Privilegiallinien insolange sequestriren, bis nicht im geeigneten Rechtswege die Regelung des ganzen Rechtsverhältnisses erfolgt. Dieser von vornherein zweifelhafte Rechtsweg wäre wahrscheinlich jener der ordentlichen Gerichte, vor welchen demnach die von der Sequestration betroffene Gesellschaft gegen die Regierung auf Entschädigung beziehungsweise Entgang des Nutzens klagbar auftreten müsste. Da nun bis zur Austragung dieses Entschädigungsprozesses, der nach dem Oesterreichischen Civilrechtsverfahren viele Jahre dauern könnte, die Reineinnahmen der sequestrirten Linien an die Gesellschaft verabfolgt werden müssten, die Austragung selber aber nicht ohne die neuerliche Gefahr erfolgen könnte, dass der Richter der Gesellschaft eine weit über das wünschenswerthe Mass hinausgehende Entschädigung, die ja in diesem Falle nicht einmal gesetzlich eingeschränkt werden dürfte, zuerkennt, so kann doch unmöglich zugegeben werden, dass der Staat sich auf einen so gefahrvollen Weg gutwillig und mit Vorbedacht begebe.

Der Bericht führt dann aus, dass, wenn man nicht die Verstaatlichung um jeden Preis wolle, die Gesellschaft sich im Interesse ihrer Konsolidirung gewiss herbeilassen würde, die äussersten Bedingungen zu acceptiren. Deshalb konnte man auf den Minoritätsantrag, welcher die Verstaatlichung will, nicht eingehen und musste sich mit dem Gedanken einer Konzessionirung befreunden. Bei dieser soll 1. einer baldigen Verstaatlichung der Weg geebnet werden, 2. sollen die volkswirthschaftlichen Interessen und dem Staate bedeutende Vortheile gewahrt werden. Was den ersten Punkt betrifft, so erfolgt der Heimfall der Gesellschaft im Jahre 1940. Ein kürzerer Termin konnte nicht gewählt werden, weil auch bei diesem Termine schon die Amortisationsquote mit 0,36 pCt. berechnet wird, und eine höhere Quote auch in höheren Tarifen ihren Ausdruck finden müsste. Der Heimfall erfolgt ohne alles Entgelt, und der Nordbahn verbleibt nur der Reservefonds und der Fahrpark. Auch die Konzessionsdauer der Mährisch-Schlesischen Nordbahn, welche dem Staate thatsächlich lastenfrei übergeben wird, und der übrigen Linien wird entsprechend abgekürzt. Das Einlösungsrecht des Staates beginnt jedoch bereits im Jahre 1904, also schon nach achtzehn Jahren. Die wirthschaftlichen Vortheile sind dadurch gewahrt, dass die Tarifhoheit des Staates den Ausgangspunkt der gesammten Tariffestsetzung auf der Nordbahn bildet. Eine Beschränkung ist nur mit Rücksicht darauf vorgenommen worden, weil ja dem Staate das Einlösungsrecht nach achtzehn Jahren zusteht und somit eine absolute Tarifhoheit die Existenzbedingungen einer Privatgesellschaft aufheben würde.

Der Bericht setzt nun die bekannten Beschränkungen auseinander, welche in der neuen Fassung der Vorlage enthalten sind. Die derzeitigen Tarife der Westlichen Staatsbahnen wurden im allgemeinen als Maximaltarife festgestellt. Eine Ausnahme nach oben bilden nur die Kohlen, und diese Ausnahme wurde keineswegs mit Rücksicht auf die Nordbahn, sondern ausschliesslich mit Rücksicht auf die inländische Kohlenproduktion statuirt, welche die einfache Einführung des westlichen Staatsbahntarifes jetzt ganz unthunlich macht.

Der Bericht geht dann auf die Dividendenfrage über und erzählt, dass sich gegen die Idee der Gewinntheilung deshalb im Ausschusse grosse Bedenken geltend gemacht haben, weil man besorgte, dass durch ein fiskalisches Interesse des Staates an dem Ertrage der Nordbahn das wirthschaftliche Interesse leiden könnte. Schliesslich hat man sich doch dafür entschieden, das Prinzip der Gewinntheilung zuzulassen, aber in einer Form, welche verbürgt, dass die Gewinntheilung dem Staatsschatze jeweilig erst dann einen bedeutenden Vortheil wird bringen können und dürfen, wenn vorher den volkswirthschaftlichen Bedürfnissen durch Gleichstellung der Nordbahntarife mit den Tarifen der Westlichen Staatsbahnen Genüge geschehen sein wird. Als sonstige volkswirthschaftliche und finanzielle Vortheile zählt der Bericht auf: den Ausbau der Mährisch-Schlesischen Städtebahn und den Ankauf der Kremsierer Bahn mit den präliminirten Kosten von 18,2 Millionen Gulden, den Ausbau des Krakauer Circumvallationsflügels mit 1,4 Millionen Gulden, den

Ausbau von Lokalbahnen mit einem Aufwande von 8,6 Millionen Gulden, den Abschluss der Péageverträge, die Rückzahlung der Garantieschuld der Mährisch-Schlesischen Nordbahn mit 10,9 Millionen Gulden, den Wegfall der Jahresgarantie für diese Linien mit 200 000 bis 300 000 fl., den früheren Heimfall der nichtprivilegirten gesellschaftlichen Linien, was heute einen mathematischen Baarwerth von fast Einer Million Gulden repräsentirt, das Aequivalent für die Strecken Floridsdorf-Jedlesee, Gänserndorf-Marchegg, Oderberg-Preussische Grenze mit 1,3 Millionen Gulden, die Gebührenentrichtung für eine Prioritätenemission von circa 50 Millionen Gulden. Der Ausschuss empfiehlt demnach die Annahme der Vorlage in ihrer jetzigen Form und die Zustimmung zu den bereits bekannten Resolutionen.

Die Minorität des Ausschusses, welcher die Abgeordneten Wildauer, Russ, Budig, Nitsche, Richter, Schwab, Kielmansegg, Sprung, Herbst, Peez und Tomaszczuk angehören, stellt folgenden Antrag: „Das hohe Haus wolle beschliessen: In Erwägung, dass auch das am 10. Januar 1885 in Betreff der Kaiser Ferdinands-Nordbahn abgeschlossene Uebereinkommen weder genügende Wahrung der volkswirthschaftlichen Interessen bietet noch den berechtigten finanziellen Ansprüchen des Staates entsprechende Rechnung trägt, wird über die Regierungsvorlage, „betreffend die Bedingungen über die zum Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ertheilende neue Konzession und die Ausübung der hiernach dem Staate vorzubehaltenden Einlösungsrechte“, zur Tagesordnung übergegangen und die K. K. Regierung aufgefordert, die geeigneten Einleitungen zu treffen, damit eine auf dem Prinzipe der Verstaatlichung der betreffenden Eisenbahnlinien beruhende Vorlage rechtzeitig zur verfassungsmässigen Behandlung eingebracht werde“. Dieser Antrag wird vom Abg. Herbst mündlich bei der zweiten Lesung motivirt.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Nordbahnfrage im Plenum des Abgeordnetenhauses.

Die Generaldebatte über diese Frage absorbirt alle Kreise der Residenz; sie ist weniger eine wirthschaftliche als eine politische und dies macht den Kampf zu einem äusserst heftigen. Selbst Freunde und Stützen der Regierung drohten, sie in der Nordbahnvorlage in Stich zu lassen und der allgemeinen Strömung nachzugeben, um für die Verstaatlichung zu stimmen. Es mussten, um die Konvention doch durchzubringen noch weitere Zugeständnisse von der Nordbahn verlangt werden, und noch ist das Schicksal der Vorlage ungewiss. Die Formulirung der Frage, ob Verstaatlichung oder Konzession, ist keine prinzipielle, da selbst Gegner der ersteren sich doch gegen die Vorlage aussprachen, weil sie klarere, präzisere und jede Willkür ausschliessende Bestimmungen verlangten. Keiner der Redner verlangte die Vergewaltigung der Nordbahn; es soll ihr, aber auch dem Staate nur das streng Rechtmässige zu theil werden, um stets eine friedliche Auseinandersetzung zu ermöglichen. Die Regierung schreitet mit grösserer Zuversicht der Abstimmung über das Eingehen in die Spezialdebatte entgegen, aber eine Sicherheit für den Erfolg ist noch immer nicht gegeben. So weit ist jedoch durch diese langwierigen Debatten die Nordbahnfrage geklärt, dass sich die Gegner mit einer gewissen Achtung gegenüberstehen; dazu trugen die scharfsinnigen und doch streng sachlichen Auseinandersetzungen der Regierungsvertreter bei. Am treffendsten charakterisirt die „N. Fr. Pr.“ die zu Tage getretenen Ansichten wie folgt:

Es gab überhaupt keinen Redner, welcher nicht seine besondere Rechtsanschauung über die Lösung der Nordbahnfrage gehabt hätte. Wir wissen, dass der Abgeordnete Dr. Herbst sich für eine Rente von 100 fl. aussprach; Prinz Liechtenstein löste die Frage in seiner kavalieren Weise; Hofrath Wittek führte aus, dass bei der Expropriation einer Eisenbahn nur ihr Nutzungswerth in Betracht kommen könne, und Hofrath Lienbacher stellte sich auf den Standpunkt, dass, nachdem das Handelsgesetz vorschreibt, eine Gesellschaft müsse ihren Besitz nach dem wahren Werthe einstellen, die Bilanz das einzig Ausschlaggebende sei. Der eine Redner behauptet, dass die Nordbahn im März des nächsten Jahres eine Ruine sein werde, ein Schotterweg, den man nicht schnell genug wegräumen könne; der andere schwört auf den Buchstaben und will den Werth aus den Büchern der Nordbahn konstruiren. So giebt es denn so viele Ansichten als Redner. Freilich am klarsten hat sich Hofrath Lienbacher ausgesprochen. Der findet in der ganzen Angelegenheit nicht die geringste Schwierigkeit, denn der Staat hat in allen Fällen die Uebermacht, er kann die Gendarmen und Soldaten ausrücken lassen. Ja das ist ganz richtig, wer die Gendarmen und Soldaten hat, der hat unbedingt das Recht. Wir haben nur geglaubt, dass dem gelehrten Hofrathe auch der Spruch bekannt sei: „Inter arma silent leges.“ Wenn man einmal mit den Gendarmen und Soldaten anfängt, dann ist die Nordbahnfrage rasch gelöst, dann ist kein weiteres Kopfzerbrechen mehr nöthig, dann bedarf es keiner General- und keiner Spezialdebatte, dann bedarf es namentlich der langathmigen Ausführungen über die Entschädigung nicht mehr, und auf das Mehr oder Weniger kommt es dabei wirklich nicht mehr an. Es handelt sich eben um den Gebrauch, den der Staat von seinen Gendarmen und Soldaten machen soll, und obwohl wir uns an juristischer Gelehrsamkeit nicht mit dem Hofrathe vom Obersten Gerichtshofe zu messen wagen, haben wir bisher immer geglaubt, die bewaffnete Macht des Staates sei berufen, das Privateigenthum zu schützen.

Bei der namentlichen Abstimmung am 24. d. M. wurde der Antrag der Minorität (Verstaatlichung der Nordbahn) mit 165 gegen 136 Stimmen, ebenso ein Vertagungsantrag abgelehnt und dagegen das Eingehen in die Spezialdebatte mit 166 gegen 141 Stimmen beschlossen.

Budget des Oesterreichischen Handelsministeriums.

Bei der Debattirung des die Eisenbahnen betreffenden Budgets im Abgeordnetenhause wurden verschiedene Wünsche laut. Mehrere Redner brachten die schlechte materielle Lage des unteren Dienstperson als bei den Eisenbahnen zur Sprache. Die Bezahlung sei eine solche, dass diese Leute nicht im Stande sind, sich und ihre Familien zu ernähren. Zur Abstellung dieser Uebelstände sei nothwendig die Erlassung einer Dienstpragmatik, die Aufstellung eines Schiedsgerichtes zwischen Unternehmer und Bediensteten, die Regelung der Bezüge und Avancements-Verhältnisse auf der Basis der allgemeinen und lokalen Bedürfnisse und Preisverhältnisse, die Regelung der Abfertigungs- und Pensionsnormen und die Aufstellung eines eigenen publizistischen Organes zur Wahrung der Interessen der Eisenbahn-Bediensteten. Dem entgegnete der Referent, dass diese Verhältnisse weit besser sind und dass die Sterblichkeit bei den Exekutiv-Bediensteten weit geringer ist als im Centraldienst. — Ferner wurden die Differentialtarife und Refaktien besprochen. Es komme manchmal vor, dass die Frachtsätze auf grössern Strecken billiger seien, als auf kürzeren; diesem Abusus muss gesteuert werden. — Weiter wurde die Verbindung zwischen St. Pölten und Sigmundsherberg urgirt.

Triest in der Budgetdebatte.

Es wurde vom Abg. Burgstaller die Befriedigung darüber ausgedrückt, dass für die Herstellung einer Abzweigung der Istrianer Staatsbahn von Herpelje nach Triest 1 200 000 fl. in das Budget eingestellt worden sind. Die günstige geographische Lage Triests werde durch den Mangel an entsprechenden Zufahrtslinien immer mehr geschädigt. Das Bestreben müsse darauf gerichtet sein, für die Zukunft Triests zu sorgen, indem man ihm die naturgemässe, kürzeste und vortheilhafteste Eisenbahnverbindung mit dem Hinterlande verschafft. Der Ausbau der Tauernbahn ist dringend nothwendig. Es würde dadurch eine wirksame Konkurrenzbahn zu Gunsten Triests hergestellt. Bis jetzt habe man wohl gute Worte von den betheiligten Faktoren gehört, diesbezügliche Gesetzvorlagen wurden aber nicht eingebracht. Bei den Verhandlungen über die Erwerbung der Rudolfbahn wurde schon bemerkt, dass das Staatseisenbahnnetz, welches circa 4 500 km ausmacht, auch in südlicher Richtung auf alle Fälle direkt und unabhängig bis Triest fortgeführt werden muss. Denn hier wird es nicht nur mit anderen Bahnen den Anschluss finden, sondern auch mit dem Meere, mithin mit allen Welttheilen in Verbindung kommen. Und welche Bedeutung das Meer besitzt, das braucht nicht besonders ausgeführt zu werden. Es ist nur auf die überall sich geltend machenden Kolonisationsbestrebungen zu verweisen.

Berichte des Oesterreichischen Eisenbahn ausschusses.

Dieser Ausschuss des Abgeordnetenhauses hat die Berichte über folgende Regierungsvorlagen erstattet und deren Annahme resp. mit geringen Modifikationen empfohlen und zwar:

a) betreffend die Investitionen der Nordwestbahn, durch welchen Gesetzentwurf die Regierung ermächtigt wird, behufs Deckung der Kosten für Investitionen des garantirten Netzes durch Aufnahme eines mit 4 pCt. in Silber verzinslichen Prioritätsanlehens im Nominalbetrage von 11 Millionen Gulden eine Erhöhung des vom Staate garantirten Reinerträgnisses bis zum Betrage der für Verzinsung und Amortisirung dieses Anlehens erforderlichen Annuität von 474 260 fl. in Silber zuzusichern;

b) betreffend die 3 Lokalbahnen von Laibach nach Stein, ferner von Lemberg nach Rawa Ruska, endlich von Hatna (Station der Lemberg-Czernowitzer Bahn) nach Kimpolung und von Hliboka (gleichfalls eine Station der vorgenannten Bahn) nach Berhometh mit einer Abzweigung von Karapczin nach Czudin und von Hadikfalva nach Radautz erstattet; (den Auszug aus diesem Berichte tragen wir nach);

c) betreffend die Unterstützung des Baues der Mühlkreisbahn. Die Kosten dieser Bahn, welche von Urfahr ausgehen und über Neufelden nach Aigen führen soll, sind mit dem Maximalbetrage von 2 300 000 Gulden präliminirt. Der Staat soll Stammaktien im Betrage von 900 000 Gulden al pari übernehmen. Da das Land Oberösterreich einen Beitrag von 200 000 Gulden zugesichert hat und die übrigen Interessenten 735 160 Gulden gezeichnet haben, so bleibt noch die Summe von 464 840 Gulden aufzubringen. Diese soll durch Emission von vierprozentigen Prioritätsaktien be-

schafft werden. Die Mühlkreisbahn soll mit der Elisabethbahn (in Linz) durch die Tramway verbunden werden.

Eisenbahnlinie Szered-Freistadtl-Leopoldstadt.

Ein von der Ungarischen Regierung eingebrachter Gesetzentwurf ertheilt der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die definitive Konzession zum Bau und Betriebe einer Bahnlinie ersten Ranges, welche die Stationen Szered-Freistadtl-Leopoldstadt der Waagthalbahn direkt miteinander verbindet. Zweck dieser Verbindungslinie ist, den Verkehr von Pest über Galantha und Szered nach Sillein in direkter Linie zu ermöglichen, während bis jetzt Tyrnau in diesem Verkehre als Kopfstation diente. Die Herstellung dieser Verbindungskurve besitzt allerdings verkehrspolitische Bedeutung, allein nicht von ausschlaggebender Tragweite, da bisher der Verkehr der Waagthalbahn von Pest in nördlicher Richtung noch keine vollständige Entwicklung erreicht; hier waren hauptsächlich strategische Motive massgebend. Die weiteren Bestimmungen des Gesetzes bezwecken eine Vereinfachung in der Feststellung der für die verschiedenen Strecken der Waagthalbahn bisher gewährten Zinsengarantie.

Ungarische Landesausstellung.

Zwischen den Oesterreichischen und Ungarischen Bahnen sind über Anregung des Ungarischen Handelsministeriums Vereinbarungen wegen bedeutender Preisermässigungen anlässlich der Ungarischen Landesausstellung zu Stande gekommen. Es werden auf den meisten Oesterreichischen Stationen Billets mit 30 bis 40 prozentiger Ermässigung und 14 täger Gültigkeit ausgegeben und zugleich Entreebillete und Loose verabfolgt werden. Die Generaldirektion der K. K. Staatsbahnen übernahm es, solche Vereinbarungen auch mit den Deutschen Bahnen zu treffen, während die Südbahn sich bereit erklärte, mit den Italienischen Bahnen ähnliches zu vereinbaren.

Handhabung des § 53 Al. 10 des Betriebsreglements.

Infolge der Beschwerde einer Handelskammer, dass die Bahnverwaltungen a) auf Grund dieses Paragraphen im Falle der zu geringen Berechnung von Frankaturgebühren den Differenzbetrag vom Empfänger einheben und b) dass die Guthabungen von Bahngebühren zu Gunsten der Partei nicht ohne Frachtbrief ausgezahlt werden, erliess das Handelsministerium am 10. d. Mts. einen Bescheid folgenden Inhaltes und zwar:

ad a) Der im erwähnten Paragraphen begründete Vorgang entspricht nicht nur dem Artikel 409 des Handelsgesetzbuches, wonach dem Frachtführer wegen aller durch den Frachtvertrag begründeten Forderungen, insbesondere der Frachtgelder, ein Pfandrecht an dem noch in seinem Besitze befindlichen Gute zusteht, sondern auch in Deutschland geübt werde, wo gemäss dem Uebereinkommen der Deutschen Eisenbahnverwaltungen, gültig vom 1. Februar d. J. ab, die nicht gedeckten Frankaturgebühren vom Empfänger einzuheben sind.

ad b) Das Verlangen von Frachtbriefen für die Auszahlung von Parteiguthabungen entspricht der diesbezüglich bereits im Jahre 1880 mit Genehmigung des Handelsministeriums von den Bahnverwaltungen erlassenen Vorschrift und haben dieselben auch schon im Jahre 1882 infolge einer ähnlichen Beschwerde nach eingehender Berathung in einer Direktorenkonferenz erklärt, hiervon deshalb nicht abgehen zu können, weil bei dem bezüglich der Aufnahmescheine und Frachtkarten bestehenden Pausverfahren dieselben nicht die zur Beurtheilung resp. Nachrechnung der Mehrgebühren erforderlichen Daten enthalten; diese können nur dem Frachtbriefe entnommen werden. Es müsste sonst dessen Duplikat gefordert oder der Aufnahmeschein die Daten betreffend des Gewichtes, der Verpackung, der Routenvorschrift etc. enthalten, was mit viel Zeit- und Kostenaufwand für die Parteien verbunden wäre. Schliesslich versprachen auch die Bahnverwaltungen hinsichtlich verlustiger Frachtbriefe die möglichste Kulanz zu üben, welche jedoch den untergeordneten Bahnorganen nicht überlassen werden kann.

Publizirung der Begünstigungen rücksichtlich der Lagerung von Gütern.

Laut Erlass der Oesterreichischen Generalinspektion vom 10. d. M. wurden die Bahnverwaltungen aufmerksam gemacht, dass solche Begünstigungen ebenfalls im Oesterreichischen Centralblatte für Eisenbahnen deshalb publizirt werden müssen, weil gemäss der Verordnung des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 12. März 1879 nicht nur Frachtnachlässe, bezw. Refaktien im engern Sinne des Wortes, sondern überhaupt Begünstigungen im Güterverkehr aller Art ausnahmslos im erwähnten Blatte zu publiziren sind.

Einheitliches Personenporto auf den Eisenbahnen.

Hierüber hielt Redakteur Dr. Hertzka wieder einen Vortrag im Eisenbahnklub, in dem er alle diesem Projekte entgegengesetzten Einwendungen aus den Geschäftsergebnissen der frequenten und minder frequenten Bahnen zu entkräften suchte. Mit [illegible] Zähigkeit hängt er an dem Projekte, das mit dem einheitlichen Satze von 10 kr. im Lokalverkehr (bis zu 30 km) und von 25 kr. bis an die äusserste Grenze der Monarchie die Bahnen reichlich das Auskommen finden und dadurch ein sozialer Umschwung zum Wohle Aller, insbesondere der Arbeiter, resultiren wird. Dem traten Centralinspektor Schreiber und Oberinspektor Scala mit streng rechnungsmässigen und betriebstechnischen Gründen entgegen, das sei keine Reform, sondern eine Utopie. Ueber Antrag des Sektionschefs v. Nördling wird die Diskussion demnächst fortgesetzt werden — wohl nur, um die lehrreichen Auseinandersetzungen der Opponenten, nicht aber weiter den Projektanten zu hören.

Aus dem Geschäftsbericht der 1. Eisenbahnwagen-Leihanstalt pro 1884.

Während in den Jahren 1882 und 1883 ausserordentlich günstige Exportkonjunkturen eine lebhafte Nachfrage nach Leihwagen hervorriefen, hat die schon gegen Ende des Jahres 1883 fühlbar gewordene Abschwächung der Getreideexporte im Jahre 1884 abträglichen Einfluss auf die Verkehrsbewegung der Eisenbahnen ausgeübt, wodurch die Geschäftsergebnisse unserer Unternehmung empfindlich berührt worden sind.

Die Zahl der Wagennutztage unseres Wagenparkes ist von 367 458 im Jahre 1883 auf 281 687 im Jahre 1884, d. i. um 23,3 pCt. gefallen; das Mietherträgniss ist dagegen von 450 592 fl. Oe. W. im Jahre 1883 auf 376 320 fl. Oe. W. im Jahre 1884, d. i. um 16,4 pCt. zurückgegangen.

Diese relative Besserung der Einnahme ist vorwiegend den fixen dauernden Miethabschlüssen zuzuschreiben.

Im Hinblick auf diesfällige Anmeldungen soll deshalb auch der Wagenpark durch Anschaffung von 50 Kesselwagen vermehrt werden, welche schon für eine Reihe von Jahren vermiethet sind. Die Kosten dieser Anschaffung mit 109 959 fl. Oe. W., sowie die der im Vorjahre neu angeschafften 60 hochbordigen Plateauwagen mit 87 010 fl. Oe. W. sind dem Erneuerungsfonds entnommen und erscheinen mit 196 969 fl. Oe. W. unter den Aktiven ausgewiesen.

Am Schlusse des Jahres 1884 bestand der Wagenpark aus: 729 Kastenwagen (worunter 147 mit Bremsen), 400 Kohlenwagen (80 mit Bremsen), 104 10 tons Hochbord-Plateaux (10 mit Bremsen), 60 12 tons Hochbord-Plateaux ohne Bremsen und 50 Cysternenwagen ohne Bremsen, in Summa 1 343 (gegen 1 293 des Vorjahres) zweiachsigen Wagen.

Das Gewinn- und Verlustkonto ergiebt einen Reingewinn von 274 869,24 fl. Oe. W., über dessen Verwendung die Generalversammlung beschliessen wird.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Trotz der Beilegung des Russisch-Englischen Konfliktes war doch infolge der äusserst gereizten Budgetdebatten die Stimmung eine gedrückte und trug dazu die Votirung der Holzzölle in Deutschland das ihrige bei; es wich deshalb Carl-Ludwig (207) und Elbethal (176.75). Die Aussichten für die Sanktionirung der Nordbahnkonzession steigerten diese Bahn auf 2476; damit im Zusammenhange steht die Avance der Mährischen Grenzbahn (23.50) und Mährischen Centralbahn (23.50). Einer Beliebtheit erfreute sich auch Lemberg-Czernowitz (231.50) wegen der hiesigen Anwesenheit eines Vertreters des ausländischen Komitees, welche man wieder mit der Rumänischen Abtretung und einer höhern Dividende in Verbindung brachte.

Aus Sachsen.

Projekt Annaberg-Schwarzenberg: Normal- oder Schmalspur?

Gegenwärtig wird in der Tagespresse wieder vielfach die Frage ventilirt, in welcher Weise d. h. ob normal- oder schmalspurig die projektirte Bahnverbindung zwischen Annaberg (oder Schönfeld) und Schwarzenberg im Sächsischen Erzgebirge ausgeführt werden soll.

Bereits dem letzten Landtage 1883/84 hatte die Sächsische Staatsregierung zwei verschiedene Projekte für die gedachte Bahnverbindung vorgelegt, das eine für eine normalspurige Sekundärbahn von Schönfeld nach Schwarzenberg, das andere für eine schmalspurige Sekundärbahn zwischen denselben Endpunkten mit 4 schmalspurigen Zweigbahnen von Tannenberg nach Geyer, von Schlettau nach Crottendorf, von Wildenau über Grünstädtel nach Raschau, Mittweida und Markenbach sowie von Grünstädtel über Klein- und Grosspöhla nach Rittersgrün. Die normalspurige Bahn war auf 4 243 000 ℳ, die schmalspurige Bahn aber auf nur 2 413 000 ℳ und mit Hinzunahme der gedachten 4 Zweigbahnen auf im ganzen 4 686 115 ℳ veranschlagt.

In dem bezüglichen Dekrete war ausgeführt, dass dann, wenn man bei der projektirten Bahn das Hauptgewicht auf eine nähere Verbindung von Annaberg nach dem westlichen Sachsen und auf den leichteren Bezug der Böhmischen Braunkohlen via Weipert für Schwarzenberg und die dahinter gelegene Gegend lege, zweifellos der Bau einer normalspurigen Verbindungsbahn vorzuziehen sei. Wenn man aber das Hauptgewicht darauf lege, den im oberen Erzgebirge angesiedelten Industrien und den

dort befindlichen Produkten, namentlich Erzen, Kalk etc. bessere Verkehrswege zu schaffen und dadurch eine Weiterentwickelung des wirthschaftlichen Lebens der hier fraglichen, von der Natur ohnehin nicht begünstigten Gegenden zu fördern, so sei es ebenso gewiss, dass diesem Zweck der Bau einer schmalspurigen Bahn in Verbindung mit dem vorgeschlagenen Zweigbahnnetz in weit vollkommenerer Weise entsprechen würde, denn nur so könnten die entlegenen Gebirgsthäler aufgeschlossen werden. Ausserdem biete auch die Schmalspur die Füglickkeit, die einzelnen Verkehrsstellen den betreffenden Ortschaften weit näher und bequemer zu legen, als die Normalspur.

Am Schlusse des Dekretes kommt die Regierung in der weiteren Erwägung, dass denjenigen Eisenbahnprojekten, welche geeignet sind, Gegenden, die zur Zeit der Eisenbahnverbindung noch ganz entbehren, durch möglichst geeignete Lokalbahnen günstige Verkehrswege zu schaffen, in der Regel vor solchen Projekten der Vorrang einzuräumen sein dürfte, welche mehr nur eine Abkürzung bestehender Schienenwege anstreben, dazu, die Ausführung des schmalspurigen Projektes zu empfehlen. Aus finanziellen Gründen aber schlägt sie vor, den Bau erst für die Finanzperiode 1886/87 in Aussicht zu nehmen.

Beide Kammern haben sodann die Ausführung einer Bahnverbindung zwischen den gedachten Orten für zweckmässig und wünschenswerth erklärt. Die zweite Kammer aber beschloss gleich endgültig, dass die Bahn mit den projektirten Zweigbahnen in der übernächsten Finanzperiode schmalspurig ausgeführt werden solle, während die erste Kammer es für unzulässig erklärte, schon jetzt hierüber einen bindenden Beschluss zu fassen und demgemäss die Staatsregierung ersuchte, die Erörterungen wegen Herstellung von Bahnverbindungen für den Landestheil zwischen Annaberg und Schwarzenberg fortzusetzen und das Resultat derselben der nächsten Ständeversammlung mitzutheilen. In dem hierüber eingeleiteten Vereinigungsverfahren blieb jede Kammer bei ihrem Votum stehen, so dass also eine verfassungsmässige Entscheidung der Frage zur Zeit noch nicht vorliegt.

Die öffentliche Meinung scheint sich jetzt mehr zur Ausführung einer normalspurigen Bahn hinzuneigen, insbesondere haben sich auch mehrere Gemeindevertretungen in den betheiligten Ortschaften in diesem Sinne ausgesprochen. Man macht besonders geltend, dass bei Wahl der Schmalspur infolge der nöthig werdenden doppelten Umladung der Nutzen der Abkürzung zwischen dem Zwickauer Kohlenrevier und Annaberg etc. und andererseits zwischen dem Böhmischen Kohlenbecken und Schwarzenberg illusorisch werde. Man kann gespannt darauf sein, wie sich die Regierung entscheiden wird. Vielleicht könnte darauf zurückgekommen werden, die Hauptverbindungslinie Annaberg (Schönfeld)-Schwarzenberg normalspurig, die Zweigbahnen aber schmalspurig auszuführen.

Schwellenimprägnirung der Französischen Ostbahn.

Die Gesellschaft besitzt zwei Imprägnirungsanstalten in Amagne und in Port-d'Atelier. Sie hat ausserdem eine dritte von einem ihrer Unternehmen in den Vogesen in Châtel-Nomeny gemiethet. Die Anlage in Amagne ist die bedeutendste; es werden dort 50 Arbeiter beschäftigt und im Jahr 500 000 bis 600 000 Schwellen fertig gestellt.

Das Verfahren ähnelt dem Bethell'schen und besteht darin, schwerflüssiges Kreosotöl durch die aufeinanderfolgende Wirkung des Vacuums und eines künstlichen Druckes in die Schwellen zu pressen. Die Schwellen werden zunächst an freier Luft getrocknet. Zu dem Zweck werden sie kreuzweis aufgestapelt, um der Luft den Durchzug zu gestatten, und jeder Stapel wird mit einem nach Südwesten geneigten Dache aus einer doppelten Lage Stossschwellen abgedeckt, um sie einigermassen vor Regen zu schützen. Nach 18 Monaten bis 2 Jahren Stapelung hat das Eichenholz ungefähr 22 pCt. seines Gewichtes an Wasser verloren. Das mittlere Gewicht einer Schwelle von 81 kg ist auf 65 kg gefallen. Dieselben werden auf kleine Wagen gebracht und in die Dörrofen gefahren, wo sie der Einwirkung heisser Luft ausgesetzt werden, die mit 75° C. eintritt und mit 40° austritt. Dieses Dörren dauert zwei Tage; die Schwellen verlieren hier durchschnittlich 1,5 kg Gewicht, manche selbst 2 kg. Sie sind dann so vollständig ausgetrocknet, dass bei weiterem Dörren die trockene Destillation des Holzes und damit eine Beeinträchtigung der Festigkeit eintreten würde.

Die Wagen werden von hier direkt in die Imprägnirungscylinder gefahren. Diese bestehen aus Eisenblech, an einem Ende halbkugelförmig geschlossen, am anderen Ende mit der verschliessbaren Einfahrt versehen. In Amagne sind zwei derselben vorhanden und jeder hält 180 Schwellen. Nach Verschluss der Cylinder werden dieselben luftleer gepumpt und dann das mittelst Dampf auf 75° erwärmte Kreosotöl eingelassen und nach Füllung wird ein Druck von 5 Atmosphären mittelst Dampf auf die Flüssigkeit geübt. Jede Füllung beansprucht 2 Stunden Zeit, so dass pro Tag 5 Füllungen in jedem Cylinder vorgenommen werden.

Man imprägnirt jetzt nur viereckige Eichenschwellen aus Frankreich, Galizien und Russisch-Polen. Da diese wenig Splint haben, so nehmen sie nicht viel Oel auf, etwa 5 kg die Schwelle, die Polnische splintreichere Eiche nimmt etwas mehr auf. Die Imprägnirung kostet für die Schwelle 80 ₰.

Seit 1877 wird kein weiches Holz mehr verwendet, die kiefernen Schwellen nahmen pro Stück 17 kg Oel auf.

Dieses Verfahren giebt sehr gute Resultate und die Gesellschaft ist damit sehr zufrieden. Die Schwellen müssen gut ausgetrocknet sein und aus dem Dörrofen direkt in den Imprägnircylinder gebracht werden, sie nehmen dann das Oel am besten auf. Selbst der Kern der Eiche, dessen Imprägnirbarkeit vielfach bestritten wird, lässt sich auf diese Weise durchtränken. Für das Austrocknen giebt es kein wirksameres Mittel, als das Liegen in freier Luft. Das Dörren soll nur die letzten Spuren von Feuchtigkeit entfernen.

Die Kontrolle über das Verfahren lässt sich leicht durch Wiegen der Schwellen vor und nach der Imprägnirung ausüben, doch muss wegen der Ungleichheit der Oelaufnahme eine grössere Anzahl gewogen werden.

Früher liess die Gesellschaft das Tränken der Schwellen durch Unternehmer ausführen und es wurden 5 pCt. aller Schwellen vor und nach dem Tränken gewogen. Jetzt hat man die Kontrolle unter Vermeidung der Wiegekosten durch den täglichen Gesammtverbrauch des Theeröles im Reservoir, dividirt durch die tägliche Anzahl der behandelten Schwellen.

Litteratur.

Massregeln zur Sicherung feststehender, angemessener und gleichmässiger Eisenbahntarife. Brief an die Eisenbahnkommission von Newyork von Albert Fink. Newyork, Russel Brothers, Printers, Rose Street 1885.

Die schwankenden Tarife der Nordamerikanischen Konkurrenzbahnen sowie die Nachtheile, die hieraus für Handel und Verkehr erwachsen, haben zur Bildung von Verbänden (Pools vergl. „Archiv für Eisenbahnwesen, 1881, S. 239) geführt, die ihre Tarife gemeinschaftlich festsetzen und die Güter auf die Linien vertheilen. An der Spitze des wichtigsten dieser Verbände der Bahnen, welcher den Transport der landwirthschaftlichen Exportartikel des Gebietes zwischen Chicago und Newyork-Boston, Philadelphia, Baltimore bewirkt, steht der Verfasser des obigen Briefes, ein Deutscher, Albert Fink. Er nimmt die Bahngesellschaft, welche eine „fast freight line organisation" eine durchgehende Frachtbeförderung mit beliebiger Wahl des Weges im Interesse des Verkehrs ohne besondere Entschädigung gebildet hat, in Schutz gegen die Klage der Versender, welche die Waaren häufig auf anderem als dem gswünschten Wege erhielten. Diese Gesellschaft vermittelt auch zugleich den Uebergang der Wagenladungen von Linie zu Linie, während bisher jede Gesellschaft einfach bis an die angegebene Endstation lieferte und es dem Empfänger überlassen blieb für die Weiterbeförderung zu sorgen.

Die neu gebildete „fast freight organisation" übernimmt nun, wie im Frachtbrief klar ausgesprochen, die Versendung bis zur letzten Endstation, behält sich aber die Wahl des Weges vor. Der Verfasser bezeichnet dann die kürzlich vom Hause der Repräsentanten angenommene Reagan-Bill, deren Zweck es ist, die Eisenbahngesellschaften zu zwingen, ihre veröffentlichten Tarife einzuhalten, die Zahlung von Rabatten an die Empfänger zu unterlassen, sowie eine ungerechte Unterscheidung zwischen den Versendern zu machen, als gänzlich unwirksam und unausführbar. Die obige Reagan-Bill belegt die gegen die Bestimmungen handelnden Gesellschaften mit hohen Geldstrafen, die im Prozesswege festzusetzen sind, aber nach Ansicht von Fink ist das Gesetz praktisch nicht durchführbar. Jedem, der sich für Amerikanische Eisenbahnverhältnisse interessirt und den Tarifbestrebungen derselben in den letzten Jahren gefolgt ist, kann die Durchsicht der 15 Seiten langen Broschüre empfohlen werden.

R. B.

Miszellen.

Weltausstellung in Antwerpen.

Einen Massstab für die Betheiligung der verschiedenen Länder an der in diesem Jahre stattfindenden Weltausstellung in Antwerpen giebt die nachstehende, der „Revue commerciale" entnommene Uebersicht der Vertheilung des Ausstellungsraumes. Darnach nehmen ein: Belgien 25 000 qm, Frankreich 20 000, Deutschland 6 500, Italien 4 000, England 3 600, Oesterreich 3 000, Vereinigte Staaten von Amerika, Russland und Niederlande je 2 000, Schweden und Norwegen 1 300, Kanada 1 200, Luxemburg 600, Spanien und die Schweiz je 500, Brasilien und andere Staaten von Südamerika zusammen 200, San Salvador, Haïti und die Türkei je 150, Portugal und Fürstenthum Monaco je 100, Serbien 60, Paraguay 150 qm.

Die diesjährige Weltausstellung in Antwerpen, besonders die verhältnissmässig starke Betheiligung Deutschlands an derselben dürfte nicht verfehlen, auch ... Verk... sischen Eisenbahnen günstig...

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Südwestruss.-Oesterr. Verkehr. Berichtigung des Nachtrages II. Mit 7. April l. J. wird der auf Seite 29 des ab 20. März 1885 giltigen Nachtrages II zum Tarif für den obigen Verkehr für Flachs, Hanf etc. in der Relation Tarnopol transit-Franzensbad eingestellte Frachtsatz von 107,9 kr. **auf 197,9 kr. pro 100 kg richtig gestellt.**

Wien, den 23. März 1885. (618)

Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Die in Nummer 20, Seite 263 dieser Zeitung unter laufende Nummer 482 abgedruckte Bekanntmachung bezieht sich nicht — wie durch einen Druckfehler irrthümlich angegeben — auf den Nachtrag V, sondern auf den zum 1. April cr. zur Einführung kommenden Nachtrag X des Sächsisch-Thüringischen Verbandes. (619)

II. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Mit dem 1. April d. Js. werden — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg — von der dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Danzig unterstellten Bauinspektion Dirschau die Strecken Hohenstein-Danzig lege Thor-Neufahrwasser einschliesslich der Hafenbahn, sowie der Anschluss Stargard-Danzig von Kilometer 501,77 bis Kilometer 502,65 abgezweigt und der mit dem gleichen Zeitpunkte zu errichtenden, demselben Betriebsamte zu unterstellenden Bauinspektion Danzig zugetheilt. Der Bauinspektion Dirschau verbleiben dann die Strecken Sobbowitz-Hohenstein-Dirschau-Altfelde.

Berlin, den 26. März 1885. (620)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Auf Grund der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 9. März d. J. (Gesetzsammlung S. 62) stellt die unterzeichnete Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn am 1. April d. J. ihre Funktionen ein. Von dem gedachten Zeitpunkte ab geht die Verwaltung der ihr unterstellten Bahnlinien auf die mitunterzeichnete Königliche Eisenbahndirektion zu Altona über. Der Bezirk der letzteren Direktion umfasst vom 1. April d. J. ab:

die Bahnstrecken des Berlin-Hamburger, Hamburg-Bergedorfer, Altona-Kieler, sowie des Schleswigschen Eisenbahnunternehmens, die bisher zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover gehörigen Bahnstrecken Lüneburg-Lauenburg und Echem-Hohnstorf, den dem Hamburgischen Staate gehörigen Theil der Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn und die der Kreis Oldenburger Eisenbahngesellschaft gehörige Bahnstrecke von Neustadt nach Oldenburg in Holstein.

Für die unmittelbare Verwaltung und Betriebsleitung der vorgedachten Bahnstrecken treten am 1. April d. J. vier von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona ressortirende Königliche Eisenbahn-Betriebsämter mit den Sitzen in Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg und mit den denselben nach der unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung zustehenden Befugnissen in Funktion.

Die Eisenbahn-Betriebsämter haben in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde. Es obliegt ihnen die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung, soweit dieselben nicht in einzelnen Fällen der Direktion vorbehalten sind, was im wesentlichen nur bezüglich der generellen Angelegenheiten, sowie bei der Feststellung der Fahrpläne und Tarife geschehen ist.

Das Publikum wird daher in Angelegenheiten der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung in der Regel alle Gesuche an die zuständigen Betriebsämter zu richten haben.

Dem Betriebsamte in Berlin sind zugetheilt die Bahnstrecken:

Berlin (Hamburger Bahnhof)-Wittenberge (inkl. Bahnhof Wittenberge),
Wittenberge-Buchholz (exkl. Bahnhöfe Lüneburg und Buchholz) und
der Anschluss an die Berliner Ringbahn bei Moabit,

dem Betriebsamte in Hamburg die Bahnstrecken:

Wittenberge (exkl. Bahnhof)-Büchen-Hamburg,
Büchen-Lauenburg-Lüneburg (exkl. Bahnhof Lüneburg),
Echem-Hohnstorf,
Hamburg-Altona,
Altona-Blankenese-Wedel und
Altona-Ottensen (inkl. Bahnhof),

dem Betriebsamte in Kiel die Bahnstrecken:

Ottensen (exkl. Bahnhof)-Neumünster-Kiel,
Neumünster-Oldesloe (exkl. Bahnhof),
Neumünster-Eutin-Neustadt,
Kiel-Ascheberg und
Neustadt-Oldenburg in Holstein, und

dem Betriebsamte in Flensburg die Bahnstrecken:

Neumünster (exkl. Bahnhof)-Rendsburg-Dänische Landesgrenze (Vamdrup),
Jübeck-Tönning,
Nord-Schleswigsche Weiche-Flensburg,
Tingleff-Tondern,
Rothenkrug-Apenrade und
Woyens-Hadersleben.

Die Bahnhöfe in Lüneburg und Buchholz gehören zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Hannover und der Anschluss der Berlin-Hamburger Bahn an die Berliner Stadtbahn von Charlottenburg bis Ruhleben zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin.

Altona und Berlin, den 23. März 1885.
Königliche Eisenbahndirektion zu Altona.
Königliche Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn. (621)

Auf Grund des Allerhöchsten Erlasses vom 9. März d. Js. (G.-S. S. 62) wird mit dem 1. April d. Js. die bisher zum Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. gehörige Bahnstrecke Limburg (exkl. Bahnhof)-Hadamar mit dem diesseitigen Verwaltungsbezirke vereinigt.

Ferner tritt auf Grund des vorbezogenen Allerhöchsten Erlasses mit dem 1. April d. J. ein neues, von uns ressortirendes Königliches Eisenbahn-Betriebsamt zu Neuwied in Wirksamkeit, dessen Bezirk die Bahnstrecken

Friedrich-Wilhelmshütte-Niederlahnstein,
Engers-Altenkirchen,
Grenzau-Höhr (Grenzhausen),
Siershahn-Staffel (Limburg),
Limburg-Hadamar
und Altenkirchen-Hachenburg

umfasst.

Demselben ist ausserdem die bisher uns direkt obgelegene Leitung des Baues der Bahnstrecken Hachenburg-Westerburg-Hadamar und Altenkirchen-Au übertragen.

Zur Vermeidung von Verzögerungen und Nachtheilen, welche durch die Umgehung der zuständigen Behörde herbeigeführt werden, machen wir wiederholt darauf aufmerksam, dass nach den Bestimmungen der unterm 24. November 1879 Allerhöchst genehmigten Organisation der Staatseisenbahnverwaltung (publizirt im Reichs- und Staatsanzeiger vom 26. Februar 1880) die Zuständigkeit wie folgt geregelt ist:

1. Den Eisenbahn-Betriebsämtern, welche in Angelegenheiten der ihnen übertragenen Geschäfte alle Befugnisse und Pflichten einer öffentlichen Behörde haben, liegt die Erledigung aller Geschäfte der laufenden Bau- und Betriebsverwaltung ob, soweit dieselben nicht der Direktion oder dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten vorbehalten sind. Innerhalb ihres Geschäftsbezirks vertreten sie in den zu ihrer Zuständigkeit gehörigen Angelegenheiten die Verwaltung selbständig, so dass sie auch ohne besonderen Auftrag durch ihre Rechtshandlungen (Verträge, Prozesse, Vergleiche etc.) für die Verwaltung Rechte erwerben und Verpflichtungen übernehmen.

2. Zu den der Direktion vorbehaltenen Angelegenheiten gehören insbesondere die generelle und gleichmässige Regelung des Dienstes für alle Zweige der Verwaltung innerhalb des gesammten unterstellten Bahngebiets, die Fahrplan- und Tarif-Angelegenheiten, die Beschaffung der Bahn-, Betriebs- und Werkstatts-Materialien sowie der Betriebsmittel und die Verwaltung der Central- und Hauptwerkstätten.

Beschwerden über Verfügungen und Anordnungen der Eisenbahn-Betriebsämter sind an die unterzeichnete Königliche Direktion zu richten.

3. Der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten entscheidet über die gegen die Verfügungen der Königlichen Eisenbahndirektion erhobenen Beschwerden.

Köln, den 23. März 1885. (622)

Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

III. Güterverkehr.

Am 1. April d. Js. kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr** zur Einführung:

1. Die Nachträge No. IV zu Heft 1, No. IX zu Heft 2, No. VIII zu Heft 3 und No. X zu Heft 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883;
2. Die Nachträge No. VIII zu den Heften 1 und 2 des Ausnahmetarifs B vom 1. April 1883;
3. Neue bezw. ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für den Verkehr der Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Homberg und Kohlscheid des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Eving der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn einerseits und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (rechtsrheinisch) andererseits.

Die genannten Nachträge enthalten unter anderem Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die unterm 1. April in den Verwaltungsbezirk der Eisenbahndirektion Köln (rechtsrheinisch) übergehenden Stationen Elz, Hadamar und Staffel, anderweite theils ermässigte, theils erhöhte

Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für verschiedene Stationen, sowie die Aufhebung des Ausnahmetarifs D für die Beförderung von Kalksteinen zum 31. Dezember d. Js.

Soweit die neuen Frachtsätze Erhöhungen gegenüber den bisherigen in sich schliessen, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Mai d. Js. in Kraft.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 24. März 1885. (623)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IX zum **Gütertarife** für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrhein.)** einerseits und Stationen der **Braunschweigischen Eisenbahn** andererseits vom 1. Juni 1882 in Kraft, enthaltend verschiedene Aenderungen, sowie den Tarifkilometerzeiger für den Verkehr mit den Stationen Elz, Hadamar und Staffel, welche an dem genannten Tage in den Eisenbahn - Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinisch) übergehen.

Exemplare des Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 20. März 1885. (624)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Im **Westdeutschen Verbande** kommen für den Verkehr der Station Hanau (Nordbahnhof) mit den Stationen Neulussheim und St. Ilgen der Badischen Staatsbahnen direkte Tarifsätze mit sofortiger Gültigkeit zur Einführung.

Näheres ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 21. März 1885. (625)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit sind in Kraft getreten:

1. zum **Lokal-Gütertarif** des diesseitigen Bezirks ein **Nachtrag XVII;**
2. zum Tarif für den **Ostsee-Eisenbahnverband** ein **Nachtrag IX;**
3. zum Tarif für den **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverband** ein **Nachtrag XX** und
4. zum Tarif für den **Berlin - Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverband** ein **Nachtrag VI.**

Durch die vorgenannten Nachträge wird die im Jahre 1884 nur bis ultimo des Jahres eingeführte Vergünstigung ferner in Geltung bleiben, nach welcher bei Verladung von Langholz, sowie gemischter Sendungen von Langholz und kürzeren Hölzern auf einem Paar Schemel- oder Kuppelwagen die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für Holz des Spezialtarifs II mit der Massgabe Anwendung finden, dass die Fracht für das wirkliche Gewicht der Ladung, mindestens jedoch für 10 000 kg zu entrichten ist.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare der Nachträge durch unsere Betriebskontrolle hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 22. März 1885. (626)
Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag IV zum Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der **Oberhessischen Eisenbahnen** andererseits vom 1. April 1883 in Kraft, welcher ausser verschiedenen Aenderungen und Ergänzungen die Tarifkilometer für den Verkehr mit den Stationen Elz, Hadamar und Staffel enthält. Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, 23. März 1885. (627)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Am 1. April d. J. tritt zu dem Gütertarif für den Ostpreussisch - Bayerischen Verband der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält:

Abänderungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz, neue Tarifsätze für die Stationen Gransee und Löwenberg, Ergänzungen und Berichtigungen zum Haupttarif, sowie abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Flachs.

Soweit durch den Nachtrag Frachterhöhungen für Ueckermünde herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Exemplare des Nachtrags sind von den Güterexpeditionen der Verbandsstationen zu beziehen.

Erfurt, den 21. März 1885. (628)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Rheinisch-Westfälisch - Niederländischer Kohlenverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April cr. werden die Kohlenfrachtsätze zwischen diesseitigen Stationen Höngen, Morsbach und Würselen einerseits und Stationen Beek-Elsloo, Bunde, Echt, Geleen, Maasbracht, Roermond, Sittard und Susteren der Niederländischen Staatsbahn, sowie Achel, Bilsen, Helchteren, Neerpelt, Tongres, Valkenswaard, Waalré, Wychmael und Zonhoven der Lüttich - Limburger Bahn andererseits um den Betrag von 3 *M.* pro 10 000 kg ermässigt. (629)
Die Direktion.

Viehverkehr. Am 1. April cr. tritt zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. August 1883 der Nachtrag III, enthaltend Aenderung der Tarifvorschriften, in Kraft.

Lübeck, den 17. März 1885. (630)
Der Verwaltungsrath
der Eutin-LübeckerEisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem 1. April cr. gelangen im **Rumänisch - Deutschen Eisenbahnverbande** (Theil II Heft 2) zwischen Stationen Deutscher Bahnen einerseits und der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Rumänische Linie) andererseits für den Transport von Eisen und Stahl, landwirthschaftlichen Maschinen, sowie von Gütern aller Art neue ermässigte Ausnahmetarife zur Einführung. Durch dieselben werden die im Anhang zu Theil II Heft 2 des Rumänisch - Deutschen Verbandtarifs (vom 10. Oktober 1884) enthaltenen Ausnahmesätze für Eisen und landwirthschaftliche Maschinen ausser Wirksamkeit gesetzt. Soweit jedoch in dem neuen Tarife Frachtsätze für einzelne Stationen (Hamburg H. St., Unter-Barmen, Aachen-Bleyberg-Grenze und Herbesthal) nicht wieder vorgesehen sind, bleiben die betreffenden Sätze des Anhanges bis zum 15. Mai d. J. in Geltung.

Exemplare des neuen Tarifs sind durch die Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 17. März 1885. (631)
Im Namen der Verband - Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die unter dem 29. Januar cr. publizirten für **Garnsendungen** von Station Hof der Sächsischen Staatseisenbahnen nach Rengersdorf im **Breslau-Sächsischen Verbande** eingeführten Ausnahmetarifsätze finden bis auf Weiteres auch auf die Artikel rohe Nessel und Webewaaren Anwendung.

Breslau, den 23. März 1885. (632)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Infolge Uebergangs der Bahnstrecken Posen-Thorn/Bromberg aus dem Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau in den der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg treten vom 1. April 1885 ab für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg:

a) der Nachtrag III zum Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880, II. Auflage,
b) der Nachtrag V zum Lokal-Gütertarif vom 1. Juli 1880, II. Auflage,
c) der Nachtrag VII zum Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:
   a) Personen, Reisegepäck und Hunden,
   b) Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   c) Eil- und Frachtgütern,

vom 15. August 1883

in Kraft; dieselben können durch die Billetexpeditionen unseres Verwaltungsbezirks bezogen werden und enthalten ausser bereits bestehenden und früher publizirten Tarifänderungen und Ergänzungen:

1. die Einbeziehung der Stationen der Bahnstrecken Posen - Thorn/Bromberg sowohl für den Verkehr unter sich, als auch mit sämmtlichen übrigen Stationen des Bezirks Bromberg,
2. Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften für die Beförderung von Fahrzeugen und lebenden Thieren,
3. Ausnahmefrachtsätze für Flachs ab Guttstadt und Tilsit.

Durch die qu. Nachträge treten gegen die bestehenden Tarifsätze theils Ermässigungen theils Erhöhungen ein, welche letztere erst mit dem 15. Mai d. Js. in Kraft treten.

Durch die Einführung der vorbezeichneten Nachträge werden folgende Tarife aufgehoben:

1. Der Lokaltarif der Oberschlesischen Eisenbahn für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Januar 1880.
2. Der Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg und der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau andererseits vom 15. Oktober 1884.
3. Der Lokal-Gütertarif der Oberschlesischen Eisenbahn vom 1. Oktober 1881.
4. Der Preussisch - Oberschlesische Verband - Gütertarif vom 1. April 1881 nebst sämmtlichen zu diesen Tarifen erschienenen Nachträgen, soweit sie sich (zu 1—4) auf den Verkehr der Stationen der Strecken Posen-Thorn/Bromberg unter sich, sowie mit den übrigen Stationen des Direktionsbezirks Bromberg beziehen.

Ueber die Höhe der neuen Tarifsätze geben sämmtliche Expeditionen unseres Verwaltungsbezirks Auskunft.

Bromberg und Breslau, den 20. März 1885. (633 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Nord - Ostsee - Hannover - Thüringischer Verband. Am 1. April d. Js. tritt eine neue Nomenklatur des Ausnahmetarifs 1 (Holz, Europäisches, des Spezialtarifs II) in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 22. März 1885. (634)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrhein.)** einer- und Stationen der **Oldenburgischen Staatseisenbahnen** andererseits treten für die Beförderung von Gütern bezw. von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren am 1. n. M. neue Tarife in Kraft, enthaltend neben den bisherigen Bestimmungen und Tarifsätzen, welche wesentliche Aenderungen nicht erfahren, Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Elz, Hadamar und Staffel der Bahnstrecke Hadamar-Limburg, sowie einen auf den gesammten Verkehr ausgedehnten Ausnahmetarif für Eisenerz (Rasenerz), abgerösteten Schwefelkies (Schwefelkiesabbrände), Braunstein, Kupfererzabbrände (purple ore), Puddelofen-, Schweissofen- und Konverter-Schlacken.

Der letztgenannte Ausnahmetarif wird an demselben Tage auch auf den gesammten Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Elberfeld und Köln (linksrh.) einer- und Stationen der Oldenburgischen Staatseisenbahnen andererseits ausgedehnt. Die dieserhalb zu den betreffenden Gütertarifen herausgegebenen Nachträge VII bezw. IV enthalten ausserdem Entfernungen und Tarifsätze für die neu aufgenommenen Stationen Altendorf des Bezirks Elberfeld, sowie Bubenheim, Büttgen, Urft und Wittlich des Bezirks Köln (linksrh.), ferner anderweite, theilweise ermässigte Tarifsätze für die Relationen Brake-Bacharach und Nordenham-Bacharach bezw. Oberwesel, sowie Bestimmungen wegen Schliessung der Stationen Stolberg-Velau und Coblenz (Moselbahn) des Bezirks Köln (linksrh.) für den Eil- und Frachtstückgutverkehr bezw. für den Frachtstückgutverkehr und Berichtigungen etc.

Die Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Marienrachdorf der Westerwaldbahn und Wittlich der Strecke Wengerohr-Wittlich erhalten erst mit dem Tage der Betriebseröffnung auf diesen Stationen Gültigkeit.

Näheres ist auf den Verbandsstationen, von welchen auch Exemplare der Tarife und Nachträge käuflich zu beziehen sind, zu erfahren

Oldenburg, 1885 März 24. (635 B & W)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Hannover-Magdeburg und Vieh- etc. Verkehr Magdeburg-Oldenburg. Am 1. April 1885 treten zu den Tarifen für die vorbezeichneten Verkehre zwei neue Nachträge (No. 12 bezw. No. 2) in Kraft.

Der erstere enthält u. a. ermässigte Tarifsätze für Hanau (Nordbahnhof), sowie theilweise veränderte Nomenklatur der Ausnahmetarife für Holz und für Eisen des Spezialtarifs II; der letztere enthält Entfernungen für die neu aufgenommenen Stationen Golzwarden und Hammelwarden der Oldenburgischen Staatsbahn und Drübeck, Griefstedt, Gr. Quenstedt, Gr. Wanzleben, Hedersleben, Ilsenburg, Kl. Wanzleben, Leubingen, Patzetz und Seehausen bei Wanzleben des Direktionsbezirks Magdeburg.

Magdeburg, den 25. März 1885. (636)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 1. April d. J. wird zum Tarife für die **Beförderung von Leichen, Equipagen und anderen Fahrzeugen,** sowie von **lebenden Thieren** im Lokalverkehr vom 1 März 1880 der Nachtrag IV herausgegeben, welcher Aenderungen der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement, sowie der Tarifvorschriften enthält.

Ausser mehrfachen Ermässigungen werden auch theilweise Erhöhungen der Fracht herbeigeführt, letztere jedoch erst vom 10. Mai d. J. ab.

Nachtragsexemplare sind bei den diesseitigen Stationen zu haben.

Blankenburg Harz, den 21. März 1885.
Die Betriebsdirektion (637)
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Mit Gültigkeit vom 15. April d. J. werden die im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlentarife** vom 15. Juni 1884 enthaltenen Sätze Prinz von Preussen-Houten von 52,10 auf 53,10, Castrop-Wadenoyen von 53,30 auf 53,50 ℳ erhöht.

Elberfeld, den 23. März 1885. (638)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die in der Klassifikation der Gütertarife der vorbezeichneten Verbandsverkehre enthaltene Position „Eisen (Roh-) etc." erhält mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. nachstehende Fassung, mit welcher eine Tariferhöhung zum Theil verbunden ist:

„Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets)."

im Rheinisch - Köln - Minden - Belgischen Verkehr:*) Ausnahme-Tarif 7a.

im Deutsch-Belgischen Verkehr: Ausnahmetarif 4.

„Eisen (Roh-) aller Art in Masseln, (Broden) oder Prismen, altes abgängiges Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlbruch, alte Eisen- und Stahlmunition, alte gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte gebrauchte Schwellen, alte gebrauchte Radbandagen und sonstige alte Radtheile; ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle

im Rheinisch - Köln - Minden - Belgischen Verkehr:*) Ausnahmetarif 7b.

im Deutsch-Belgischen Verkehr: Spezialtarif III.

*) Anmerkung: Im Transitverkehr über die Belgischen Hafen- bezw. Kanalstationen erfolgt Tarifirung nach Ausnahmetarif 10.

Köln, den 23. März 1885. (639)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. April 1885 gelangt zum **Lokal-Gütertarif** des Eisenbahn - Direktionsbezirks (linksrheinischen) Köln vom 1. August 1884 der **Nachtrag I** zur Ausgabe.

Dieser Nachtrag enthält:

I. den Tarif für die Güterbeförderung auf Verbindungsbahnen etc. in neuer Fassung;
II. die Aenderung eines Stationsnamens;
III. besondere Bestimmungen zum Kilometerzeiger;
IV. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Bubenheim, Büttgen, Urft und Wittlich;
V. Anderweite Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen;
VI. Eine Ergänzung zum Ausnahmetarif D;
VII. Anderweite Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs, sowie die Aufhebung des Ausnahmetarifs F für die Beförderung von Kalksteinen zum 31. Dezember 1885 und die Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifs G für Eisenerz etc. — ausschliesslich des Frachtsatzes Astenet - Eschweiler, welch' letzterer bis auf weiteres bestehen bleibt — zum 15. Mai 1885.

Die im Nachtrage für die an der Neubaustrecke Wengerohr - Wittlich gelegene Station Wittlich enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze treten erst mit dem noch besonders bekannt zu machenden Tage der Eröffnung jener Strecke in Kraft.

Der Nachtrag ist zum Preise von 20 ₰ bei sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 28. März 1885. (640)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. April d. J. tritt der II. Nachtrag zum **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft. Mit der darin vorgesehenen theilweise anderweiten Normirung der Stückzahl für eine halbe Wagenladung sind verschiedene geringe Frachterhöhungen verbunden, welche indess erst vom 1. Mai d. J. ab Gültigkeit erhalten.

Strassburg, den 18. März 1885. (641)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. April d. J. tritt eine neue Nomenklatur des Ausnahmetarifs 1 (Holz des Spezialtarifs II) in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 22. März 1885. (642)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
(als geschäftsführende Verwaltung).

Lokal-Güterverkehr. 1. Für den Verkehr zwischen Hamburg einerseits und Ost- und Westpreussischen Häfen andererseits (siehe Ausnahmetarif 5, Seite 45, unseres Lokal-Gütertarifs) treten am 1. April d. J. für die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck (Bahnhof) folgende ermässigte Ausnahmefrachtsätze in Geltung:

a) für die Tarifklassen A 1 und A 2 0,41 ℳ pro 100 kg,
b) für Sendungen von Gütern der Spezialtarife II bezw. III in Mengen von 5 000 kg pro Wagen: 0,35 ℳ bezw. 0,26 ℳ pro 100 kg.

2. Der am 10. März v. J. für Sendungen zwischen Hamburg und Polen eingeführte Ausnahmefrachtsatz für die Strecke Hamburg-Lübeck für Bleiweiss, Farbholz-Extrakte, Jutesäcke, Kupfervitriol, terra japonica (Catechu) und Zinkweiss von 0,40 ℳ pro 100 kg tritt zum 10. Mai d. J. ausser Kraft. Dagegen bleibt der für denselben Verkehr bestehende Ausnahmesatz von 0,34 ℳ pro 100 kg für Alaun, Bleicherde, Farbholz, Gerbstoffe, Harz, Heringe, Pech, Pottasche, Reis, Schwefel, Soda und Theer auch ferner in Geltung.

Lübeck, den 23. März 1885. (643)
Die Direktion der Lübeck-Büchener
Eisenbahn-Gesellschaft.

Der im **Schlesisch-Süddeutschen Artikeltarife** vom 10. Januar cr. unter H aufgeführte widerrufliche Ausnahmetarif für Zucker in losen Broden zwischen den Breslauer Bahnhöfen einerseits und Stationen der K. Bayerischen und K. Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits tritt mit dem 10. April cr. ausser Kraft.

Nach diesem Termin erfolgt die Frachtberechnung für solche Sendungen nach den Bestimmungen des Schlesisch - Süddeutschen Verbandtarifes vom 1. Januar 1885.

Breslau, den 20. März 1885. (644)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 18. Februar d. Js.

wird mitgetheilt, dass am 1. April d. Js. folgende Tarifnachträge zur Einführung kommen:

a) Nachtrag I zum Gütertarife vom 1. August 1884 (Preis 0,20 *M.*),
b) Nachtrag III zum Kohlen-Ausnahmetarife vom 1. Februar 1884 (Preis 0,10 *M.*) und
c) Nachtrag III zum Holz-Ausnahmetarife vom 1. März 1884 (Preis 0,10 *M.*).

Die Nachträge enthalten verschiedene Ergänzungen der Haupttarife bezw. Aufnahme neuer Stationen und anderweite Frachtsätze für einige Stationen sowie Berichtigungen der seitherigen Frachtsätze.

Die in den einzelnen Nachträgen vorgesehenen Frachtsätze für die Stationen Eger loco und transit, Franzensbad loco und transit, Hof und Lindau haben auch im Verkehre mit den Stationen Eger loco und transit, Franzensbad loco und transit und Hof der Sächsischen Staatsbahn sowie mit der Station Lindau im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande Geltung.

Köln, den 23. März 1885. (645)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische), zugleich Namens der betheiligten Bahnverwaltungen.

Vom 1. k. Mts. an findet ein direkter **Ausnahmetarifsatz von 156 *M.* für Fluss- und Schwerspath** in ganzen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg, oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief, von Schwarzenfeld nach Hamburg H. im Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande Anwendung.

Hannover, den 20. März 1885.

Königliche Eisenbahn-Direktion, auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen. (646)

Mit 15. April 1885 tritt der Nachtrag IV zu unserem seit 1. September 1881 gültigen Lokaltarife Heft II in Wirksamkeit, welcher den Ausnahmetarif XIII für die Beförderung von Mineralwässer von M. Sziget, Munkács, Szatmár und Ungvár nach den Stationen der Ungar. Nordostbahn; ferner den Ausnahmetarif XV für die Beförderung von gewöhnlichen Eilgüter in Quantitäten unter 50 kg, und schliesslich Gebühren-Berechnungstabelle zum Ausnahmetarife I für die Beförderung von lebenden Thieren auf Grund des Laderaumes der Wagen enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind sowohl bei unseren Stationen, als auch bei der General-Direktion in Budapest (Bureau für Materialverwaltung) zu bekommen.

Budapest, im März 1885. (647)

Die General-Direktion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Submissionen.

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische). Die Lieferung von 30 Personenwagen I., II. und III. Klasse nebst 60 Satz Achsen mit Rädern, 120 Trag- und 150 Spiralfedern soll in Loose getheilt vergeben werden, wozu Termin auf den 14. April cr. Vormittags 11 Uhr festgesetzt ist.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Bureau hierselbst zur Einsicht offen, und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung der Schreibgebühren von 3 *M.* für die Wagen, 1,50 *M.* für die Achsen und 1,50 *M.* für die Federn, verabfolgt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:

„Preisgebot auf Personenwagen, resp. Achsen mit Rädern bezw. Trag- und Spiralfedern“

bis zum 13. April cr. unserm maschinentechnischen Bureau einzureichen.

Versandt der Bedingungen gegen Nachnahme findet nicht statt.

Köln, den 21. März 1885. (648)

K. Württb. Staatseisenbahnen. Die Lieferung des diesjährigen Bedarfs der K. W. Eisenbahnverwaltung an Radreifen und Achsen, ferner an Kolbenstangen, Kuppelstangen, Kurbel- und Kuppelzapfen, Geradführungen, Kolbenkörpern nebst Deckeln, Bufferhülsen, Kuppelungslaschen, Spiralfedern und Blechen ist zu vergeben.

Die Radreifen und Achsen sind von Flussstahl, die Spiralfedern von bestem Federstahl, die Kolbenkörper nebst Deckeln, die Bufferhülsen, die Kuppelungslaschen und die Bleche von Schweisseisen, und die übrigen Gegenstände von Martinstahl anzufertigen.

Die Verzeichnisse und die Lieferungsbedingungen der einzelnen Gegenstände können von dem diesseitigen Sekretariat bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift „Angebote für Radreifen, resp. Achsen u. s. w.“ tragen müssen, sind versiegelt bis zum 10. April 1885 Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 21. März 1885. (649)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Verwaltungs- und Bauabtheilung.

Holsteinische Marschbahn-Gesellschaft. Die Lieferung von

143 000 Stück kiefernen oder eichenen Bahn- und
6 400 m kiefernen oder eichenen Weichenschwellen

soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Bureau unseres Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 1 *M.* pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum

Freitag, den 10. April d. J., Mittags 12 Uhr,

portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 20. März 1885. (650)

Die Direktion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung und Lieferung von

3 Normal-Güterzugslokomotiven mit Tendern,
4 dergleichen ohne Tender,
2 zweiachsigen Tenderlokomotiven für Omnibuszügen,

soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen sind im unterzeichneten Bureau, Neuegasse 29/33 einzusehen, und werden auch gegen bestellgeldfreie Einsendung von 5 *M.* und 50 ₰ Porto an den Bureauvorsteher Eisenbahnsekretär Boye portofrei abgegeben.

Versiegelte und mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis zu dem am

11. April cr. Mittags 12 Uhr

im unterzeichneten Büreau anstehenden Submissionstermine portofrei einzureichen.

Erfurt, den 23. März 1885 (651)

Maschinentechnisches Büreau.

V. Vacanzen.

Für die **Direktion einer Böhmischen Eisenbahn-Gesellschaft** wird ein geeigneter Deutscher **Fachmann** zum möglichst baldigen Eintritt gesucht. (652)

Geeignete Bewerber belieben ihre Adresse sub **J. K.** 899 bei Herrn Rudolf Mosse, Berlin SW. abzugeben.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8

No. 26. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 1. April 1885.

Rechtliche Stellung der General-Saldirungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die Handlung S. B. Sohn zu Berlin hatte auf Höhe einer ihr gegen die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn zustehenden rechtskräftigen Forderung

„das dieser Bahn angeblich zustehende Forderungsrecht auf Ueberweisung ihres Guthabens von einer oder mehreren der bei der General-Saldirungsstelle betheiligten Verbandsbahnen, bezw. denjenigen Anspruch, welchen die gedachte Bahn gegen ihre Verbandsgenossen resp. die Berlin-Hamburger Eisenbahn, als die (damalige) Leiterin der General-Saldirungsstelle, auf Ueberweisung ihres Guthabens bei einer oder der anderen der Verbandsverwaltungen haben“,

nach Massgabe des § 779 der Civilprozessordnung gepfändet und sich laut Beschlusses des Königlichen Amtsgerichts I zu Berlin zur Einziehung überweisen lassen, auch der Berlin-Hamburger Bahn als der Drittschuldnerin diesen Beschluss in Form Rechtens zustellen lassen.

Die Berlin-Hamburger Eisenbahn, welche damals geschäftsführende Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen und als solche die Leiterin der General-Saldirungsstelle war, hat jedoch diesem Pfändungs- bezw. Ueberweisungsbeschluss keine Folge gegeben, vielmehr beide Akte gänzlich unberücksichtigt gelassen.

Die Handlung S. B. Sohn erblickte in dieser Unterlassung einen Arrestbruch und erhob Klage gegen Berlin-Hamburg auf Ersatz des Schadens, welcher ihr dadurch verursacht sei, dass Berlin-Hamburg den Pfändungsbeschluss unberücksichtigt gelassen und dadurch die durch den Arrest gesichert gewesene Zwangsvollstreckung vereitelt habe.

Berlin-Hamburg hielt diesen Anspruch nicht für begründet und beantragte dessen Zurückweisung.

Das Königliche Landgericht I zu Berlin hat durch Erkenntniss vom 22. Oktober 1884 die Klägerin abgewiesen. In dem Erkenntniss wird, soweit es sich um die rechtliche Stellung der General-Saldirungsstelle handelt, folgendes ausgeführt:

Beklagte kann sich zwar nicht, wie sie gethan, auf den Nachtrag I zu dem Uebreinkommen, betreffend die General-Saldirungsstelle, vom Oktober 1883 berufen, wonach „bei gerichtlich mit Beschlag belegten Forderungen die Verpflichtung zur Ausgleichung derselben durch die General-Saldirungsstelle entfällt.“ Denn hiernach hat die Saldirungsstelle nur die Berechtigung, die Ausgleichung arrestirter Forderungen abzulehnen. Macht sie von dieser Befugniss keinen Gebrauch, so muss sie naturgemäss alle aus der Ueberweisung dieser arrestirten Forderung entstehenden Folgen vertreten.

Mit Recht aber wendet Beklagte ein, ist der Arrestschlag der Klägerin inhaltlos gewesen, da es ihm an einem Objekte gefehlt habe.

Aus den Bestimmungen des Uebereinkommens von 1883, sowie den Ausführungsbestimmungen dazu, insbesondere § 4 und § 6, lässt sich nicht entnehmen, dass die General-Saldirungsstelle etwas anderes als ein blosses Rechnungsinstitut sei. Allerdings spricht Art. 3 des Uebereinkommens, sowie § 5 der Ausführungsbestimmungen von Ueberweisung einer Forderung und Ueberweisung der Zahlung. Hierunter ist aber nicht eine Assignation im Sinne des § 251 Allgem. Landrechts Th. I Tit. 16 zu verstehen, da die General-Saldirungsstelle, die Ueberweisende, Nichts zu fordern hatte. Es enthält diese „Ueberweisung“ lediglich eine Information der (forderungsberechtigten) Verbandsbahn dahin, wie dieselbe die ihr anderen Verbandsbahnen gegenüber zustehenden Forderungsrechte bezw. Verbindlichkeiten mit möglichst wenig Baarzahlung am leichtesten und schnellsten ausgleichen kann, wenn sie eine gewisse Summe von dieser oder jener Verbandsbahn sich zahlen lassen bezw. an dieselbe zahle. — Diese Information durch die General-Saldirungsstelle nimmt für die benachrichtigte Bahn nun allerdings den Charakter einer Verpflichtung an, nicht aber als eine Folge jener Anzeige, sondern lediglich als Folge der in Art. 3 und 4 des Uebereinkommens und dem § 6 der Ausführungsbestimmungen dazu den übrigen Verbandsbahnen gegenüber übernommenen Verpflichtung jedes Mitgliedes des qu. Eisenbahnverbandes. Diese Vertragsbestimmungen sind es, nicht die Thätigkeit der Saldirungsstelle, welche die Novirung der Forderung und die Liberation der früheren Schuldnerin bewirken.

Die Aufgabe und Verpflichtung der General-Saldirungsstelle erstreckt sich lediglich auf die Ermittelung, in welcher Weise die Verbandsbahnen ihre gegenseitigen Forderungen am leich-

testen durch Kompensation und Ueberweisung tilgen könnten, und auf die Mittheilung des gefundenen Resultates an die betheiligten Bahnen. Nur diese Ermittelung und Mittheilung können die Verbandsbahnen daher von der General-Saldirungsstelle rechtlich fordern. Es kann somit auch das zwischen der General-Saldirungsstelle und den einzelnen Verbandsbahnen bestehende Rechtsverhältniss nicht als ein Mandat erachtet werden, da sich der Auftrag nicht auf Vornahme von Rechtshandlungen, sondern von Diensten rein thatsächlicher Natur erstreckt. Daher überträgt die General-Saldirungsstelle auch nicht kraft Mandats das Forderungsrecht einer Bahn auf eine andere, sondern es vollzieht sich dieser Uebergang, wie oben bemerkt, auf Grund des unter den Bahnen durch das qu. Uebereinkommen geschaffenen Kontokorrent-Verkehrs.

Aus diesem Grunde erscheint die General-Saldirungsstelle auch nicht verpflichtet, Kreditsaldi einer Bahn zur Auszahlung nicht an diese Bahn, sondern an andere Nichtverbandsgenossen „anzuweisen", noch die Verbandsbahnen verpflichtet, an andere als Verbandsgenossen zu zahlen. Gleichgültig ist hierbei, ob dies, wie Klägerin behauptet, trotzdem häufig geschehen ist, oder nicht, denn es liegt darin eine Ausdehnung der Verbandsrechte auf dritte nicht betheiligte Personen, die zwar von den Kontrahenten freiwillig vorgenommen werden, die ihnen aber niemals aufgezwungen werden kann.

Hieraus ergibt sich, dass die Beschlagnahme und Ueberweisung des Kreditsaldo der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn bei der General-Saldirungsstelle, wenn überhaupt zulässig, doch erfolglos gewesen ist, da die Debetbahnen durch dieselbe nicht verhindert worden wären, an die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn direkt zu zahlen, weil bei ihnen selbst ein Arrest nicht angelegt war und die Saldirungsstelle nicht befugt war, ohne ihre Einwilligung die Vertragsbestimmungen auch Dritten gegenüber zur Anwendung zu bringen. Die Klägerin wäre demnach trotz des Arrestes nicht zu ihrem Gelde gekommen und konnte daher auch keinen Schadensersatzanspruch wegen des eventuellen Arrestbruchs geltend machen.

Thatsächlich war die Pfändung aber unzulässig, da das zwischen der Saldirungsstelle und den einzelnen Verbandsbahnen bestehende Rechtsverhältniss ein vermögensrechtliches nicht war, sondern die Verbandsbahnen nur, wie oben bemerkt, zur Forderung einer rein thatsächlichen Dienstleistung berechtigte, welche ganz individueller Art und für welche eine Interesseliquidation in Geld für den Fall der Nichtleistung nicht vorgenommen werden kann.

Lag somit eine rechtsgültige Pfändung und Ueberweisung nicht vor, so kann auch von einem Arrestbruche und einem sich darauf gründenden Schadensersatzanspruche keine Rede sein. Es war deshalb auf Abweisung der Klage zu erkennen.

Gegen diese Entscheidung des Landgerichts hat Klägerin Berufung eingelegt. Das Königliche Kammergericht hat jedoch durch Urtheil vom 3. März 1885 die Berufung zurückgewiesen. Aus den Entscheidungsgründen ist folgendes hervorzuheben:

Dem ersten Richter kann darin nicht beigetreten werden, dass die General-Saldirungsstelle eine blosse Abrechnungsstelle sei, welche den Verbandsbahnen nur Information über die bequemste Ausgleichung ihrer Forderungen und Schulden ertheile. Dieser Auffassung des Verhältnisses widerspricht der § 6 der Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen vom Januar 1883, worin es heisst:

„die Vereinsverwaltungen verpflichten sich, spätestens bis ultimo resp. bis zum 15. eines jeden Monats den Zahlungsverbindlichkeiten nachzukommen."

Der in diesem Paragraphen in Bezug genommene Art. 3 des gedachten Uebereinkommens lautet in Absatz 1:

„Die nach den Saldirungsabschlüssen von den betr. Verwaltungen herauszuzahlenden Summen sind sofort zur Ausgleichung anzuweisen."

Die Vereinsbahnen, zu denen auch die Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn gehört, haben darnach die Verpflichtung übernommen, die Ausgleichungsanordnungen der General-Saldirungsstelle zu respektiren. Ein blosser Kalkulator, auf dessen Funktionen sich die Thätigkeit der Saldirungsstelle nach Ansicht der Beklagten beschränken soll, hat aber niemals eine so weit gehende Befugniss; seine Thätigkeit beschränkt sich auf die Prüfung und Feststellung von Rechnungen. Die Verbandsbahnen aber haben sich von vornherein darüber geeinigt, eine bestimmte Stelle zu kreiren, welche darüber verfügen soll, in welcher Weise die Ausgleichung der Verbandsbahnen wegen ihrer gegenseitigen Guthaben und Verbindlichkeiten aus dem wechselseitigen Frachtund Personenverkehr und aus gegenseitiger Wagenbenutzung vorzunehmen sind. Die Anordnungen dieser Saldirungsstelle sind für die Verbandsbahnen massgebend.

Gleichwohl ist die Abweisung der Klage gerechtfertigt.

Gegenstand der Pfändung und Ueberweisung zur Einziehung im vorliegenden Falle ist das der Schuldnerin (Lemberg-Czernowitz-Jassy) gegen die Beklagte angeblich zustehende Recht auf Ueberweisung ihrer Guthaben von einer oder mehreren Verbandsbahnen. Dieses Recht ist aber weder ein der Schuldnerin gegenüber der Beklagten unmittelbar zustehendes, noch seinem Inhalte nach fest bestimmtes. Denn die Beklagte als Leiterin der General-Saldirungsstelle steht in einem unmittelbaren Rechtsverhältniss nur zu der Gesammtheit der Vereinsbahnen und hat als deren Organ die Ueberweisung der Zahlungen mit verbindlicher Kraft für die einzelnen Mitglieder zu bewirken. Als Norm für diese Thätigkeit bestimmt § 5 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen zu dem Uebereinkommen vom Januar 1883:

„bei Ueberweisung der Zahlungen hat die General-Saldirungsstelle die Wünsche der Verwaltungen thunlichst zu berücksichtigen,"

und der Nachtrag zu dem Uebereinkommen vom Oktober 1883 verordnet:

„In dem Art. 2 ist folgende Bestimmung nachzutragen:
Bei gerichtlich mit Beschlag belegten Forderungen entfällt die Verpflichtung zur Ausgleichung derselben durch die General-Saldirungsstelle."

Aus diesen Festsetzungen ergibt sich, dass die Beklagte der einzelnen Vereinsbahn gegenüber zu bestimmten Anordnungen in Bezug auf Ueberweisung von Zahlungen überhaupt nicht verbunden ist, vielmehr die Wünsche sämmtlicher betheiligten Verwaltungen zu berücksichtigen hat, im Falle der Beschlagnahme des Guthabens aber zur Anweisung desselben nicht verpflichtet ist. Das Recht der einzelnen Verbandsbahn gegenüber der Saldirungsstelle ist mithin kein unmittelbares, individuelles und fest begrenztes, vielmehr seinem Inhalte nach in jedem einzelnen Falle von den Wünschen der übrigen Mitglieder bezw. von dem eigenen Ermessen der Saldirungsstelle abhängig und kann sich je nach den Umständen verschieden gestalten. Vermöge dessen entzieht es sich, insbesondere mit Rücksicht auf die Unbestimmtheit seines Inhalts, der unmittelbaren Geltendmachung gegen die Beklagte, dadurch aber auch der Uebertragbarkeit und Ueberweisbarkeit zur Einziehung.

Das für die Klägerin gepfändete Recht der Lemberg-Czernowitz-Jassy Bahn auf Ueberweisung des derselben zustehenden Guthabens kann daher als ein Vermögensrecht im Sinne des § 754 der Civilprozessordnung, welches den Gegenstand einer Zwangsvollstreckung bilden könnte, nicht angesehen werden.

Das Guthaben selbst ist nicht gepfändet, auch würde die Beklagte auf keinen Fall die Drittschuldnerin dieses Guthabens sein. Es kommt deshalb auch die — vom ersten Richter zur Begründung der Abweisung des Klageanspruchs als nicht verwendbar erachtete — Bestimmung des Nachtrags zum Art. 2 des Uebereinkommens, wonach die Verpflichtung der Beklagten zur Ausgleichung der mit Beschlag belegten Forderungen entfällt, unmittelbar nicht in Betracht, vielmehr, wie gezeigt, nur mittelbar in dem Sinne, dass das Recht auf Ueberweisung, um welches es sich hier allein handelt, als ein in dem gedachten Falle von dem freien Ermessen der Saldirungsstelle abhängiges und — in Verbindung mit Art. 5 der Ausführungsbestimmungen — als ein inhaltlich unbestimmtes anzusehen ist. Muss daher dieses Recht auf Ueberweisung als nicht pfändbar und zur Einziehung nicht überweisbar angesehen werden, so kann auch von einem der Beklagten zur Last fallenden Arrestbruche nicht die Rede sein. Damit fällt der hierauf gestützte Klageanspruch.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Betriebs-Reglement. Nachdem gegen die auf Kommissionsbeschlüssen basirenden, zur Abstimmung verstellten, neuen Bestimmungen des Vereins-Betriebs-Reglements, betreffend die Lieferfristen etc., von keiner Seite Widerspruch erhoben worden war, sind diese Kommissionsbeschlüsse von der geschäftsführenden Direktion für perfekt erklärt worden und es wird nunmehr das neue Vereins-Betriebs-Reglement — dessen Entwurf die Vereins-Verwaltungen bereits erhalten haben — alsbald herausgegeben werden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1746 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 1763 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufhebung der Verkehrskontroleur-Bureaus im Bereiche der Betriebsämter der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 1771 vom 23. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Anzeige kassirter Vereins-Karten (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 1772 vom 27. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. Ueberweisung einer die Vereins-Abrechnungsstelle betr. Angelegenheit zur Erledigung (abgesandt am 30. v. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Postdampfer-Subventionsvorlage

ist, wie wir bereits in No. 24 kurz berichteten, im Reichstage entsprechend den Beschlüssen zweiter Lesung definitiv angenommen worden. Ein Eventualantrag Richter, die Australische Linie auf das Festland zu beschränken (d. h. die Zweiglinie nach Samoa nicht zu bewilligen) wurde zunächst mit 163 gegen 155 Stimmen abgelehnt, ebenso der Prinzipalantrag Richter, die in zweiter Lesung mit 170 gegen 159 Stimmen angenommene Australische Linie nicht zu bewilligen, mit 166 gegen 152 Stimmen. Sodann ward § 1 unverändert nach den Beschlüssen der zweiten Lesung angenommen und darauf auf Antrag der Abgg. Graf Behr und Dr. Hammacher die Subvention für eine Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien von 200 000 auf 400 000 Mark erhöht. Der Antrag Dietz-Hamburg, in den Anlagen zu bestimmen, dass die Dampfer, ausser auf Deutschen Werften auch, soweit angängig, aus Deutschem Material gebaut sein müssten und dass nach Ablauf des ersten Jahres nur neue Schiffe eingestellt werden dürften, wurde mit grosser Mehrheit abgelehnt.

Nach den gefassten Beschlüssen hat das Gesetz nunmehr folgenden Wortlaut:

§ 1. Der Reichskanzler wird ermächtigt, die Einrichtung und Unterhaltung von regelmässigen Postdampfschiffsverbindungen zwischen Deutschland einerseits und Ostasien, sowie Australien andererseits auf eine Dauer bis zu 15 Jahren an geeignete Deutsche Unternehmer auf dem Wege der engeren Submission einzeln oder zusammen zu übertragen und in den hierüber abzuschliessenden Verträgen Beihülfen bis zum Höchstbetrage von jährlich 4 000 000 ℳ aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§ 2. Der Reichskanzler wird ferner ermächtigt, zum Anschluss an die Hauptlinien (§ 1) die Einrichtung und Unterhaltung einer Zweiglinie von Triest über Brindisi nach Alexandrien auf eine Dauer bis zu 15 Jahren an geeignete Deutsche Unternehmer auf dem Wege der engeren Submission zu übertragen, und in den hierüber abzuschliessenden Verträgen eine Beihülfe bis zum Höchstbetrage von jährlich 400 000 ℳ aus Reichsmitteln zu bewilligen.

§ 3. Die im § 1 bezeichneten Verträge müssen die in der Anlage zusammengestellten Hauptbedingungen enthalten und bedürfen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Bundesrathes. Die Verträge, sowie die auf Grund derselben geleisteten Zahlungen sind dem Reichstage bei Vorlage des nächsten Reichshaushaltsetats mitzutheilen.

§ 4. Die nach §§ 1 und 2 zahlbaren Beträge sind in den Reichshaushaltsetat einzustellen.

Die Anlage bestimmt folgendes: 1. Die Fahrten müssen auf den Hauptlinien in Zeitabschnitten von längstens 4 Wochen stattfinden. 2. Die in die Fahrt einzustellenden Dampfer dürfen in ihrer Konstruktion und Einrichtung, namentlich in Bezug auf Personenbeförderung und Sicherheit den auf denselben Linien laufenden Postdampfern anderer Nationen nicht nachstehen. 3. Die Fahrtgeschwindigkeit ist auf mindestens 11½ Knoten im Durchschnitt festzusetzen. Die Zeitdauer der Reise ist nach diesem Verhältniss mit entsprechendem Zuschlag für den Aufenthalt in den anzulaufenden Häfen in Stunden mit einem Abschlag von 1 Knoten pro Stunde für die Fahrt gegen den Monsun zu berechnen. 4. Die Unternehmer der Hauptlinien (§ 1) sind verpflichtet, bei der Hin- und Rückfahrt einen Belgischen oder Holländischen Hafen anzulaufen. 5. In diese Linien einzustellende neue Dampfer müssen auf Deutschen Werften gebaut sein. 6. Alle in die Fahrt einzustellen Dampfer müssen vorher durch von der Regierung zu ernennende Sachverständige als den vorstehenden Anforderungen genügend anerkannt werden. 7. Für ungerechtfertigte Verzögerungen bei der Fahrtausführung werden entsprechende Abzüge von der Subventionssumme gemacht. 8. Die Dampfer führen die Deutsche Postflagge und befördern die Post nebst den etwaigen Begleitern ohne besondere Bezahlung. 9. Die regelmässigen Fahrten müssen spätestens 12 Monate nach Abschluss der Verträge beginnen. 10. Zur Sicherstellung der Erfüllung der Vertragsverbindlichkeiten ist, soweit erforderlich, den Unternehmern die Bestellung einer Kaution aufzuerlegen. 11. Erwachsen den Unternehmern aus dem Betriebe dauernd grössere Gewinne, so kann die Regierung den Unternehmern grössere Leistungen z. B. in Bezug auf schnellere oder vermehrte Fahrten u. s. w. auferlegen oder die Subventionssumme entsprechend kürzen.

Der Eisenbahnetat im Herrenhaus.

Das Herrenhaus genehmigte bei der am 24. März erledigten Berathung des Etats der Eisenbahnverwaltung für 1885/86 die Positionen des Etats. Sowohl der Abg. Stumm als auch der Staatssekretär des Reichspostamts, Dr. von Stephan, äusserten sich sehr günstig über den Eisenbahnetat.

Letzterer sagte, er könne sich mit den Ausführungen des Herrn Stumm nur einverstanden erklären. Die Leistungen der Eisenbahnverwaltung seien gewiss geeignet, die Bedenken der Gegner der Verstaatlichung zu zerstreuen. Redner wendete sich sodann gegen den im anderen Hause wegen der freien Beförderung der Postsachen durch die Eisenbahn erhobenen Vorwurf gegen die Postverwaltung und erklärte: diese Beförderung beruhe auf vertragsmässigen gesetzlichen Bestimmungen und werde durch das bestehende Einheitsporto paralysirt. Ausserdem befördere ja die Post eine ganz ungeheuere Zahl von Poststücken im Interesse der Staatsverwaltung unentgeltlich, wodurch ein 8 Millionen übersteigender Ausfall alljährlich herbeigeführt werde. Die Rechte der Post bildeten ein werthvolles Eigenthum des Reiches; es sei deshalb unrichtig, wenn im andern Hause gesagt worden sei: es fehle ein nach Millionen zählender Posten in den Einnahmen der Eisenbahnverwaltung, welchen die Postverwaltung zu zahlen habe.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Maybach, dankte dem Hause und dem Referenten für die wohlwollende Beurtheilung des Etats, bat aber, in Erwägung zu ziehen, dass die Eisenbahnverwaltung sich noch mitten in der Organisation befinde, und dass man noch einige Jahre warten müsse, bis das Staats-Eisenbahnwesen auf der Höhe angelangt sein werde, wohin es gelangen müsse. Ausserdem sei das Betriebsmaterial noch zu verbessern. In diesem Bestreben müsse die Staatsregierung im Interesse der Gesammtheit fortfahren. Ausserdem habe die Verwaltung auf eine auskömmliche Besoldung der Beamten Bedacht zu nehmen. Nachdem die Gehälter der Oberbeamten aufgebessert seien, müsse man in betreff der Gehälter der Unterbeamten in gleicher Weise vorgehen. Redner berührte hierbei das ungestüme Drängen dieser Beamten nach Gehaltsaufbesserung und meinte, wenn er allen derartigen Wünschen entsprechen wollte, so wäre dazu eine Ausgabe von jährlich 8½ Millionen erforderlich. In Bezug auf Gratifikationen und Remunerationen verfahre er streng nach den bestehenden Vorschriften, welche dahin gingen, dass sie nur bei wesentlichen Verdiensten gewährt werden sollen. Zu politischen Zwecken würden sie nicht verwendet. Wegen der überhand nehmenden Unfälle habe er gegen die Sorglosigkeit und Nachlässigkeit pflichtvergessener Beamten ernstlich einschreiten müssen. In Bezug auf das Verhältniss zur Post sei es doch nicht wegzuleugnen, dass die Reichspost ihre Achsen etwas mit Preussischem Fett schmiere; denn die durch die Reichspost auf der Eisenbahnverwaltung lastende Servitut betrage 12 Millionen Mark. Er wolle aber der Postverwaltung deshalb keinen Vorwurf machen und hoffe, dass Herr von Stephan ihm auch keinen Groll nachtrage. Die Zeit werde die Mängel schon ausgleichen.

Herr Beseler bedauerte, dass man im Abgeordnetenhause eine derartige Berechnung der Belastung der Eisenbahnen durch die Post aufgestellt habe. Das sei nicht eine Erfüllung des Sprüchworts noblesse oblige.

Herr Struckmann bat, die Eisenbahnhöfe weniger luxuriös als praktisch herzurichten.

Nach kurzer Debatte zwischen den Herren Struckmann, Freiherr von Mirbach, Stumm und dem Staatsminister Maybach wurden die Positionen des Etats der Eisenbahnverwaltung genehmigt.

Aus dem Bundesrath: Eisenbahn-Betriebsreglement und Ausgabe von Aktien unter pari.

Der Bundesrath hat in Bezug auf Aenderung der Bestimmung des Eisenbahn-Betriebsreglements wegen Angabe der Routenvorschrift in Frachtbriefen folgendes beschlossen: „Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, der Absender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben. Im übrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen; letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet“.

In der heutigen Bundesrathssitzung standen ausser den gestern erwähnten Gegenständen ein Antrag über die Besetzung der Stelle eines Reichsanwalts, sowie Eingaben, betreffend die Zulassung von Aktien unter dem gesetzlichen Minimalbetrage, wobei es sich um die Anlage einer Sekundärbahn bei Bremen handelt, auf der Tagesordnung. Der gleichfalls vorgelegte Entwurf auf Abänderung und Ergänzung des Eisenbahn-Betriebsreglements für die Deutschen Bahnen enthält vielfach verschärfte Bestimmungen über die Versendung von Zündwaaren, Petroleum, Solaröl, Photogen, Benzol etc. Es handelt sich theils um Vorschriften betreffs der anzuwendenden Gefässe, die Verwendung offener Wagen für die Beförderung, die Verpackung und die Deklaration der zu versendenden Gegenstände in den Frachtbriefen. Es hat am 13. November v. J. eine Konferenz im Reichseisenbahnamt stattgefunden, an welcher ausser Kommissarien der Regierungen von Preussen, Bayern, Sachsen, Württemberg und Baden auch Vertreter der betheiligten Industrie, sowie ferner ein Delegirter der Braunschweigischen Eisenbahnverwaltung, in deren Bezirk Benzin in besonders grossem Umfange zur Beförderung gelangt, theilgenommen haben. Auf Grund der in der Kon-

ferenz stattgehabten Erörterungen ist dann im Reichseisenbahnamt der jetzt vorgelegte Entwurf entstanden.

Ausserdem stand in derselben Bundesrathssitzung ein Antrag auf der Tagesordnung, die Ausgabe von Aktien unter pari für die Anlage einer Sekundärbahn bei Bremen zuzulassen. Da der Art. 209a des neuen Aktiengesetzes sagt: „Für einen geringeren als den Nominalbetrag darf die Ausgabe der Aktien nicht festgesetzt werden", womit die Ausgabe von Aktien unter pari unbedingt verboten ist, wurde der Antrag abgelehnt.

Preussische Staatsbahnen: Personalien.

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht: den Geheimen Regierungsrath Quassowski in Erfurt zum Oberbaurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe, und den Regierungsrath Wittich in Berlin zum Ober-Regierungsrath zu ernennen und sind dieselben mit der Wahrnehmung der Geschäfte von Abtheilungsdirigenten bei den Königlichen Eisenbahndirektionen in Erfurt bezw. Berlin definitiv betraut worden;

desgleichen den Ober-Maschinenmeister Kahl, Mitglied der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin, die Regierungsassessoren Ostermann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) in Köln, Weymann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln, und Lehmann, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M., sowie den ständigen Hilfsarbeiter Heine, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt, zu Eisenbahndirektoren zu ernennen.

Preussische Staatsbahnen: Organisation, betreffend in Bau begriffene Bahnlinien.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten bringt zur öffentlichen Kenntniss, dass die Leitung des Baues und demnächst auch des Betriebes der Eisenbahnlinien:

1. Grünebach-Daaden,
2. Hadamar-Westerburg-Hachenburg,
3. Altenkirchen-Au

den von der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern:

ad 1 zu Köln, ad 2 und 3 zu Neuwied,

vom 1. April d. J. ab innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staats-Eisenbahnverwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden ist

Sächsische Staatseisenbahnen: Eröffnung.

Am 1. April d. J. wird im Bereich der Sächsischen Staatseisenbahnen die zwischen den Stationen Werdau und Zwickau belegene Haltestelle Lichtentanne für den Personenverkehr eröffnet.

Elsass-Lothringen: Personalien.

Die Eisenbahn-Betriebsinspektoren: Kecker, Büttner, Ostermeyer, Steltzer, Coermann, de Bary, Schröder, Kriesche und Koeltze bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen sind zu Eisenbahnbetriebs-Oberinspektoren, — die bei derselben Verwaltung angestellten Eisenbahn-Bauinspektoren: v. Kietzell, Pabst, Schneidt, Schultz, Schieffer, Wachenfeld, Ottmann, Bennegger, Weltin, Dietrich, Lachner Strauch, Franken, Rohde, Bossert, Fetzer und Laubenheimer sind zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren ernannt.

Betriebsergebnisse im Februar 1885.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte und im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat Februar d. J. ergiebt für die 41 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 171,16 km, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Februar d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 15 Bahnen mit zusammen 3 507,75 km höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 27 633,41 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei einer Bahn mit 1 536,10 km unverändert, bei 14 Bahnen mit zusammen 2 193,51 km höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 27 441,55 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 20 Bahnen mit zusammen 8 729,72 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 22 441,44 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 20 Bahnen mit zusammen 6 630,91 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 24 540,25 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende Februar d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 23 Bahnen mit zusammen 28 734,83 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 2 436,33 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 19 Bahnen mit zusammen 4 903,87 km höher und bei 22 Bahnen mit zusammen 26 267,29 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 25 Bahnen mit zusammen 29 592,20 Kilometer höher und bei 16 Bahnen mit zusammen 1 578,96 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 23 Bahnen mit zusammen 6 739,12 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 24 432,04 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 160 280 000 *M.* (54 915 000 *M.* Stammaktien, 44 595 000 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 60 770 000 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 643,20 km, so dass auf je 1 km 249 192 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende Februar d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 632 024 829 *M.* (314 769 650 *M.* Stammaktien, 70 914 100 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 246 341 079 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 326,21 km, so dass auf je 1 km 190 014 *M.* entfallen.

Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn.

Die Abstempelung der Stammaktien auf die feste Rente, die Auszahlung dieser Rente und der Zinsen für die sämmtlichen Prioritätsaktien und -Obligationen, ferner die Einlösung der zum Zwecke der Amortisation ausgeloosten Prioritätsaktien und -Obligationen der Breslau-Freiburger Eisenbahn findet infolge der Ende März eintretenden Auflösung der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau statt: in der Zeit vom 1. April bis 10. Mai d. J. bei der Königlichen Eisenbahnbetriebskasse Breslau (Direktionsbezirk Breslau), in der Zeit nach dem 10. Mai cr. bei der Hauptkasse der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau. Die Ausreichung neuer Zinskouponbogen zu den Prioritätsaktien und -Obligationen erfolgt vom 1. April bis zum 10. Mai d. J. ebenfalls durch die Königliche Eisenbahnbetriebskasse Breslau, nach dem 10. Mai d. J. durch die Hauptkasse der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau.

Die Prignitzer Eisenbahngesellschaft

hat unterm 23. Juli v. J. die Konzession zum Bau und Betrieb einer 45,0 km langen Eisenbahn von Perleberg (im Anschluss an die Wittenberge-Perleberger Eisenbahn) über Pritzwalk nach Wittstock erhalten. Der Bau, dessen Kosten auf 2 700 000 *M.* veranschlagt sind, hat am 1. Juni 1884 begonnen und wird voraussichtlich die ganze Bahn am 1. Juni 1885 fertiggestellt. Auf der Strecke Perleberg-Pritzwalk ist (wie bereits in No. 20 S. 263 berichtet) seit 7. März der Güterverkehr in ganzen Wagenladungen (ausschliesslich im Lokalverkehr) eröffnet.

Die Eisenbahn wird bei einer Spurweite von 1,435 m eingleisig hergestellt und ist für den Lokalverkehr bestimmt. Es darf ein recht reger Verkehr in Getreide, Kartoffeln, Spiritus, Kohlen, Vieh erwartet werden. Von industriellen Etablissements finden sich Tuchfabriken, Brennereien, Brauereien in den von der Bahn berührten Orten.

Folgende Stationen und Haltepunkte, deren Entfernung unter einander nachstehend angegeben ist, erhält die Bahn:

	km		km
1. Bahnhof Perleberg . .	—	5. Bahnhof Pritzwalk . .	9,7
2. Haltestelle Rosenhagen .	5,0	6. Haltestelle Alt-Krüssow	5,8
3. „ Rohlsdorf-Gottschow	4,5	7. Bahnhof Heiligengrabe .	4,7
4. Bahnhof Gross-Pankow	5,7	8. Haltestelle Liebenthal .	3,6
		9. Bahnhof Wittstock . .	6,0
			45,0

Bauleitender Techniker der Gesellschaft ist Regierungs- und Baurath Reder-Berlin und wird der Bau für die Unternehmer H. Bachstein und R. Schneider vom Regierungsbaumeister Wächter-Berlin ausgeführt. Der Betriebsleiter ist noch nicht ernannt. Der Betrieb wird Herrn H. Bachstein-Berlin übertragen.

Verwendung der Frauen im Eisenbahndienst.

Zu der Mittheilung in No. 24 S. 309 erhalten wir aus Baden die willkommene Mittheilung, dass die Badische Staatsbahn Frauen auch noch beim Billetverkauf verwendet (wie man sich am Schalter grösserer Stationen, z. B. in Freiburg, jederzeit überzeugen könne) und im Telegraphendienst. Ob nun die vorhan-

denen weiblichen Beamten bis zu ihrem Ausscheiden weiter verwendet werden, oder ob dieses Personal auch neu rekrutirt wird, ist nicht angegeben.

Aus dem Geschäftsberichte der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft

für das Betriebsjahr 1884 entnehmen wir folgende Daten:

Im Jahre 1884 wurden auf der Aussig-Teplitzer Eisenbahn befördert 982 436 Personen und 4 274 992 t Güter, daher um 97 001 Personen mehr und um 43 359 t Güter weniger wie im Jahre 1883.

Von den Gütern waren 3 769 990 t Kohlen und 505 002 t diverse Güter und zwar wurden die vorbezeichneten Kohlenquantitäten im Lokalverkehre mit 314 969 t, zur Elbe mit 1 068 986 t, nach dem Inlande mit 1 366 970 t, nach dem Auslande mit 1 019 065 t verfrachtet.

Die Bruttoeinnahmen im Jahre 1884 betrugen 3 818 781 fl. Oe. W., daher sich gegen das Jahr 1883 eine Mehreinnahme von 39 185 fl. Oe. W. ergibt. Die Betriebsausgaben beziffern sich auf 1 523 706 fl. Oe. W.

Es ergibt sich sonach abzüglich der Steuern, dann der für die Prioritätsanleihe erforderlichen Zinsen und Tilgungsquote ein Reingewinn von 1 517 099,04 fl., daher um 43 444,56 fl. mehr wie im Jahre 1883.

Die am 8. April d. J. in Teplitz stattfindende 27. ordentliche Generalversammlung wird wegen Verwendung des erzielten Reingewinnes Beschluss zu fassen haben und wird der Verwaltungsrath gleich wie im Vorjahre die Vertheilung einer Dividende von 31 fl. pro Aktie à 210 fl. Oe. W. beantragen.

Die Bahn hat eine Gesammtlänge von 98,949 km, wovon 28,128 km doppelgleisig sind. Hierzu kommen 73 Flügelbahnen in der Gesammtlänge von 55,843 km, so dass die Gesammtlänge der von der Gesellschaft betriebenen Bahnstrecken 154,056 km, die Länge sämmtlicher Gleise auf der Hauptbahn und den Flügelbahnen 321,620 km beträgt.

Die Hochbauten der Haupt- und Flügelbahnen nehmen eine Fläche von 638 a ein.

Der Fahrpark besteht in: 48 Lokomotiven, 46 Tendern, 90 Personenwagen, 250 gedeckten Last- und 2 800 Kohlenwagen, 200 Equipagewagen etc.

Gotthardbahn.

Dem in Lausanne zusammengetretenen Schiedsgericht, welches den Prozess zwischen der Gotthardbahn und der Favreschen Tunnelunternehmung zum definitiven Austrag bringen soll, liegt eine lange Reihe von Differenzpunkten zur Entscheidung vor. Anerkannt ist, dass Favre von der Gotthardbahn 513 228 Francs zu bekommen hat, einschliesslich der für 315 387 Francs seitens der Gesellschaft von Favre übernommenen Installationen. Anerkannt ist ferner, dass Favre andererseits der Gesellschaft für Installationsvorschüsse 5 584 080 Francs schuldet, sowie für Darlehen 500 000 Francs. Differenzen bestehen in dieser Hinsicht nur wegen der Zinsen, von denen die Bahn 5 pCt. seit 15. Oktober 1881 vom ganzen Betrage der Installationsvorschüsse fordert, während Favre sie nur auf 4 Millionen Francs zugestehen will. Der eigentliche Kernpunkt des Streites aber besteht darin, dass die Gotthardbahn wegen verspäteter Vollendung des Tunnels Abzüge von 2 745 000 Francs nebst Zinsen zu 5 pCt. seit Ende jeden Monats des Jahres 1881 von der betreffenden Theilsumme machen will, während dagegen die Unternehmung Favre im Gegentheil eine Forderung von 13 963 560 Francs geltend macht, bestehend aus 1 969 010 Francs für die Kosten der Druckpartie im Tunnel bei 2 800 m der Göschenen-Seite und aus 11 481 322 Francs als allgemeine Entschädigung nebst dem schon oben angeführten Saldo von 513 228 Francs. Die Unternehmung Favre will somit im ganzen, wenn wir von den Zinsrechnungen absehen, per Saldo rund 7 880 000 Francs von der Gotthardbahn herausbezahlt haben, während die Gotthardbahn ihrerseits von der Unternehmung Favre rund 9 342 000 Francs verlangt.

Riga-Dünaburger Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884. Der Betrieb auf der Riga-Dünaburger Eisenbahn inkl. Mühlgraben Zweigbahn hat sich im Berichtsjahre bei der Ungunst der herrschenden Handelsverhältnisse nicht auf gleich er Höhe mit dem Vorjahre zu erhalten vermocht, und es muss sowohl im Güter- als auch im Personenverkehr ein Rückgang konstatirt werden, welcher die Einnahmen nicht unerheblich geschmälert hat. Auf der mit der Riga-Dünaburger Eisenbahn vereinigten Riga-Bolderaa-Bahn stellten sich die Betriebsresultate gegen das Vorjahr günstiger. Auf letzterer wurden im Güterverkehr 2 527 955 Pud (gegen 2 213 922 Pud im Vorjahre), und im Personenverkehr 145 564 Reisende (gegen 128 367) befördert. Die Gesammteinnahme betrug 137 329 Rubel (gegen 129 916 Rubel). Auf der Hauptbahn inkl. der Mühlgraben-Zweigbahn wurden im Güterverkehr 44 430 642 Pud (gegen 51 548 898 Pud), und im Personenverkehr 547 558 Reisende (gegen 555 123 befördert. Die Gesammteinnahme betrug 2 543 032 Rubel (gegen 2 792 412 Rubel in 1883). Die Gesammtausgabe inkl. der in gemeinsamer Verwaltung befindlichen Bolderaa-Bahn betrugen 2 316 663 Rubel. Die reinen Betriebsausgaben bei den Bahnen beliefen sich dagegen auf 1 754 902 Rubel = 68,94 pCt. der Einnahmen. Der Rechnungsabschluss ergibt somit eine Reineinnahme der Riga-Dünaburger Eisenbahn von 226 369 Rubel. Die Verzinsung und Amortisation der Aktien (inkl. der Kursdifferenz bei Bezahlung der Zinsen und gezogenen Aktien) erforderte jedoch einen Betrag von 720 861 Rubel, und es war demnach ein Zuschuss aus der Garantiesumme pro 1884 von 494 492 Rubel nothwendig.

An Lokomotiven waren am Schlusse des Jahres 1884 78 Stück vorhanden und es kamen durchschnittlich auf 2,97 Werst Bahnlänge 1 Lokomotive. Der Wagenpark bestand aus 1 793 Fahrzeugen und zwar aus 100 Personenwagen, 3 Dienst- und 4 Arrestantenwagen, 1 693 Güterwagen.

Von den Betriebseinnahmen entfallen a) bei der Hauptbahn auf den Personenverkehr 540 520 Rubel, auf den Güterverkehr 1 676 447 Rubel und auf verschiedene Einnahmen 191 073 Rubel, in Summa 2 408 040 Rubel, d. i. pro Werst 11 252 Rubel (gegen 12 441 Rubel); b) bei der Bolderaa-Bahn auf den Personenverkehr 19 758 Rubel, auf den Güterverkehr 15 181 Rubel und auf verschiedene Einnahmen (inkl. der Einnahmen aus Verpachtungen etc.) 102 391 Rubel, in Summa 137 330 Rubel oder pro Werst 7 629 Rubel (gegen 7 217 Rubel in 1883).

Von den Gesammtausgaben beider Bahnen betragen die reinen Betriebskosten 1 754 902 Rubel, und es entfallen hiervon auf die allgemeine Verwaltung 176 198 Rubel (gegen 174 397 Rubel in 1883) d. i. pro Werst 759 Rubel (gegen 751 Rubel) = 6,92 pCt. (gegen 6,21 pCt.) der Gesammteinnahme, auf die Bahnverwaltung 92 784 Rubel (gegen 96 252 Rubel) oder pro Werst 400 Rubel (gegen 414 Rubel) = 3,65 pCt. (gegen 3,45 pCt.) der Gesammteinnahme, auf die Unterhaltung der Bahn 534 612 Rubel (gegen 613 668 Rubel) oder pro Werst 2 304 Rubel (gegen 2 645 Rubel) = 21 pCt. (gegen 21,98 pCt.) der Gesammteinnahme, auf die Transportverwaltung 552 732 Rubel (gegen 529 495 Rubel) oder pro Werst 2 382 Rubel (gegen 2 282 Rubel) = 21,71 pCt. (gegen 18,96 pCt. der Gesammteinnahme und auf die Transportmittel 552 732 Rubel (gegen 529 495 Rubel) oder pro Werst 2 382 Rubel (gegen 2 282 Rubel) d. i. 21,71 pCt. (gegen 18,96 pCt.) der Gesammteinnahme.

Das pro 1885 veranschlagte Budget stellt 3 013 700 Rubel in Einnahme und 2 437 600 Rubel in Ausgabe und ergibt eine voraussichtliche Reineinnahme von 576 100 Rubel.

Das besondere Einnahmebudget der Riga-Bolderaa Eisenbahn pro 1885 ist mit 152 400 Rubel veranschlagt.

Amerikanische Korrespondenz.

Anhalten der Züge vor Niveaukreuzungen.

Im Staate Massachusetts und in einigen anderen Staaten der Union besteht nach einem vor 30 Jahren erlassenen, aus den damaligen politischen Verhältnissen hervorgegangenen Gesetze die Bestimmung, dass die Züge vor Ueberschreitung einer Niveaukreuzung einer anderen Bahn jedesmal zum völligen Stillstand gebracht werden müssen. Man nennt dies dort in Beziehung auf die politische Ursache: das Know-nothing-Halten. Eigenthümlicher Weise war dies Gesetz das einzige Resultat einer Spezialkommission, eingesetzt zur Berathung und Berichterstattung über die Mittel zur Beseitigung verschiedener Niveaukreuzungen auf der Nordseite von Boston; und es hat muthmasslich mehr als irgend etwas anderes verursacht, diese Kreuzungen dauernd zu erhalten. Zur Zeit der Festsetzung war diese Vorschrift ohne Zweifel eine heilsame und die Sicherheit der Reisenden fördernde, ohne dass sie in merkbarer Weise Unzuträglichkeiten hervorgerufen hätte. Aber seit jener Zeit hat die Vervielfachung solcher Kreuzungen durch neu entstandene Bahnen, die bedeutende Vermehrung der Zahl der Expresszüge und die veränderte Reisegewohnheit des Publikums, welches jetzt viele schnell fahrende Züge mit möglichst geringem Aufenthalt beansprucht, dazu beigetragen, das Know-nothing-Anhalten zu einer Belästigung zu machen, namentlich bei weiten Reisen. Inzwischen sind in anderen Ländern Systeme von Abschluss-Weichen und -Signalen an solchen Kreuzungen eingeführt und so verbessert und vervollkommnet, dass damit eine viel grössere Sicherheit für die Züge erzielt wird, als bei dem alten System der blossen Signale, bedient von einem Mann (zuweilen von einem Jungen), durch deren Irrthum oder Sorglosigkeit häufig schwere Unfälle entstanden sind.

Die Nothwendigkeit der Annahme eines besseren Systems, als des veralteten „Know-nothing"-Stillhaltens, wurde in der Legislatur von Massachusetts anerkannt und 1881 ein Gesetz angenommen, welches zwei Eisenbahngesellschaften, deren Linien einander im Niveau kreuzen, ermächtigte, ein System von Abschluss- resp. automatischen Signalen zur Regelung der Zugbewegungen anzubringen und nach Abnahme der Einrichtungen durch das Eisenbahnkommissariat mit dem Know-nothing-An-

halten aufzuhören. Seitdem sind an vier verschiedenen Stellen von mehreren Verwaltungen derartige Einrichtungen getroffen und andere Bahnen sind im Begriff, dies ebenfalls zu thun. Wo sich prosperirende Bahnen mit ausgedehntem Personenverkehr und häufigen Expresszügen begegnen, werden intelligente Verwaltungen gewiss gern die alte mit der neuen sichereren Einrichtung zu vertauschen geneigt sein. Aber wo eine wichtige Linie von einer Bahn mit geringem Verkehr und beschränkten Mitteln gekreuzt wird, ist kaum zu erwarten, dass die ärmere Verwaltung bereit ist, sich an den Kosten eines solchen Systems zu betheiligen.

Um derartige Fälle zu regeln, ist der Legislatur von Massachusetts jetzt ein Gesetzentwurf vorgelegt, wonach in dem Falle, dass eine der sich begegnenden Bahnen an dem Kreuzungspunkte ein System von Abschlusssignalen herstellen will, die andere, die Betheiligung verweigernde Bahn verpflichtet sein soll, einen Antheil dazu, in Höhe ihrer Ausgaben beim alten System, beizutragen. Die andere Bahn soll auch Miteigenthümer der Einrichtung werden durch Erlegung dieses von dem Eisenbahnkommissariat festzusetzenden Kostenantheils.

Tunnelbau.

Nach der „Engineering-News" belief sich der Fortgang des Baues der zahlreichen langen Tunnels auf der Süd-Pensylvania Bahn wie folgt:

Name	Länge	am 6. September 1884	am 1. Februar 1885	auszuführen bleiben
	Fuss	Fuss	Fuss	Fuss
Blue Mount	4 240	350	1 610	2 630
Kittatiny	4 620	850	2 280	2 340
Tuscarora	5 225	750	1 967	3 258
Sideling Hill . . .	6 662	560	1 632	5 030
Ray's Hill.	3 534	570	1 234	2 300
Allegheny Mount . .	5 900	1 060	2 230	3 670
Laurel Hill	5 400	700	990	4 410
Negro Mount . . .	1 050	—	100	950

In den letztvergangenen Monaten ist der Bau bei verschiedenen Tunnels durch die starke Kälte verzögert worden. Der Fortschritt an den 5 bedeutendsten Tunnels beträgt nach obigem pro Monat ungefähr 250, 280, 240, 210, 230', eine bemerkenswerthe Gleichmässigkeit bei fünf besonderen Tunnels und ein durchaus guter Fortschritt für Werke dieser Art, obwohl der St. Gottbardtunnel (mit welchem eine Vergleichung aber nicht wohl thunlich ist) durchschnittlich ein mehr als doppelt so bedeutendes Resultat und in einzelnen Monaten das vierfache erzielte.

Schienenbrüche.

Während der starken Kälte bis zur ersten Woche des Februar wurden in einer Sektion von 6 Miles auf einer der bestgebautesten Bahnen in Illinois 40 Schienenbrüche, davon in einer besonders kalten Nacht 5 wahrgenommen. („Railr. Gaz.")

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLVI.

Die neueste (März-) Nummer des hiesigen „Electrician and Electrical Engineer" bringt den allerdings bereits am 8. Oktober 1884 verfassten Bericht eines Beamten der Brush Electric Company in Cleveland, Ohio, Namens W. H. Knight, bezüglich der dortselbst erbauten elektrischen Eisenbahn. Dieselbe ist eine Englische Meile lang. Man glaubt, wenn Schienen von Stahl verwendet werden, die Meile für 7 000 D. bauen zu können; einen gewöhnlichen Tramwaywaggon, für zwei Pferde bestimmt, als Motor auszurüsten, würde gegen 1 500 D., die nöthige Kraft in der Centralstation, um ihn und einen zweiten, angehängten Waggon zu bewegen, gegen 1 200 D. kosten. Man will eine Steigung von 500 Fuss auf eine Englische Meile mit Leichtigkeit überwunden haben.

Zwischen den Schienen befindet sich ein Kanal, wie bei Kabelbahnen, worin der Leiter ruht; dieser Kanal wird, und das ist sehr wichtig, durch eine an jedem Waggon befestigte Bürste wohl gereinigt. Der Schmutz fällt in Rezipienten, welche in Zwischenräumen von 50 bis 100 Fuss eingelassen sind. Der Leiter soll 200 D. pro Englische Meile kosten.

Ueber die Betriebskosten wird nichts gesagt, doch benutzt die Gesellschaft aus Oekonomie Ströme von hoher Spannung, eine sehr missliche Sache bei Hochbahnen, noch gefährlicher bei Bahnen im Niveau mit versenktem und nicht besonders wohl versichertem Leiter.

Seltsame Dinge geschehen hier. So wollen manche Geschäftsleute ihre Elektricität von anderen Gesellschaften beziehen, wie man ja die Gasbezugsquellen auch wechselt. Die Gesellschaft A, nimmt aber ihre Drähte nicht fort, Gesellschaft B weigert sich die ihrigen einzuführen, ehe A geräumt hat. Der Geschäftsmann fürchtet sich, die Drähte herunterzureissen (was ihm natürlich erlaubt wäre), da er nicht elektrisch erschlagen sein will.

Auf Brooklyn-Bridge liegen jetzt auch auf Brooklyner Seite einige Schienen, und mitten im nördlichen Schienenstrange dort, wo das Kabel noch nicht von unten empor kommt, und die Waggons mit kleinen Lokomotiven geschoben werden, sah ich gestern eine in die daselbst vorhandene Kurve passende Schiene liegen. Sollte das ein bescheidener Anlauf zur elektrischen Bahn sein? Ich glaube kaum, denn die dritte Schiene müsste seitwärts des während des Baues noch nothwendigen Kabels liegen.

Die Einnahmen durch Verkauf von tikets für die Kabelbahn der Brücke sollen beträchtlich sein; auch verschiebt man jetzt statt mit einer, mit zwei Lokomotiven, weshalb die Züge von zwei Waggons schneller aufeinander folgen können.

Auf den tickets, sowohl auf denen für Fussgänger, als auch auf denen für die Kabelbahn*) befindet sich die Bemerkung: Not good, if detached. Diese Worte stehen aber auch auf No. 25 respektive No. 10; in der Hitze des Gefechtes hat man übersehen, dass die letzte Nummer „detached" sein muss, wenn der Kassirer die vorletzte abgerissen hat.

Im Westen sind Eisenbahnstrikes an der Tagesordnung. Sedalia, Missouri, ist ein bedeutender Knotenpunkt der Missouri-Pacificbahn; dort haben gestern, am 7. März 1885, wie der „Newyork Herald" berichtet, die Striker beschlossen, alle Fracht- und Personenzüge anzuhalten — nur die Postwaggons dürfen durch eine Lokomotive weiterbefördert werden. In Texas werden ebenfalls Züge aufgehalten.

Ja, die bösen Amerikaner haben auch gar keinen Respekt vor der gestrengen Polizei und der hohen Obrigkeit! Sie machen sich beides am Stimmkasten selbst, und ist ihr Werk nicht gelungen — never mind — so scheeren sie sich einfach nicht darum, fabriciren aber bei der nächsten Wahl „improved editions".

Charles G. Curtis entwickelt in derselben oben erwähnten Nummer des „Electrician and Electrical Engineer" gleiche Ansichten über elektrischen Betrieb der Hochbahnen, wie ich sie in mehreren Artikeln dieses Blattes ausführte. Bezüglich der Ersparniss des zweiten Mannes auf der Lokomotive beruft sich Curtis ebenfalls auf die zwei Piloten der Ferryboote. Nur betreffs des Eisens in der Armatur meint er, die Extraströme würden zu gross werden. Bei langsamer Bewegung und anderen Vorkehrungen ist dieses Uebel nicht so bedeutend, und langsame Bewegung war ja mehrseitig vorgeschlagen worden, hauptsächlich deshalb, um Extraströme so viel als thunlich zu vermeiden.

S. D. Field soll übrigens nach langem Rechtsstreite mit Dr. Siemens und Edison Alleinbeherrscher des electric railroad Gebietes werden, sein Patent ist, wie es heisst, bereits fix und fertig, wurde ihm jedoch noch nicht ausgehändigt, da man noch wartet, ob sich ein „smart" meldet, welcher vor 1879 dasselbe erfand, wie Field, Siemens, Edison, Daft etc.

Die Hauptmacht des Winters scheint gebrochen zu sein und bald wird das Eis auch vom oberen Hudsonriver verschwinden. Dann beginnt neues Leben auf diesem schönen Strome, die mächtigen Schaufelräder der „palace steamers" machen die Fluthen schäumen. Ich weiss nicht, ob es allen Menschen so geht wie mir — in der Jugend war mir Sommer und Winter gleich angenehm, je älter ich werde, desto mehr ziehe ich den Sommer vor, und sei es auch ein Sommer in Newyork. Nun, man hat wenigstens den Ocean in Coney-Island.

Miszellen.

Entwurf für eine Themsebrücke in der Nähe des Tower.

Kinipple und Morris haben dem Vorsitzenden des Bridge House Estate das Projekt für eine Unterwasserbrücke über die Themse nahe dem Tower vorgelegt, welches einige sehr interessante und originelle Seiten hat. Das Projekt hat drei Spannungen, deren mittlere drehbar ist und 250 Fuss Weite hat. Durch Schachte in den Pfeilern wird die Kommunikation mit einem Wege unter der Flusssohle hergestellt, so dass der Verkehr ununterbrochen fortgesetzt werden kann, wenn auch der mittlere Theil der Brücke zur Durchfahrt für Schiffe geöffnet ist. Passanten und Fuhrwerke würden während dieser Zeit vom Niveau der Unterführung mittelst hydraulischer Hebevorrichtungen hinuntergelassen und wieder aufgewunden. Die Lichthöhe zwischen Hochwasser und Fahrbahn der Brücke soll 29 Fuss betragen.

Die städtischen Autoritäten Glasgows beabsichtigen eine ganz ähnliche Brücke über den Clyde zu bauen mit einer Drehbrückenweite von 300 Fuss.

---

*) deren 2 beiliegen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 3. v. M. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die neuen Taxen für den Verkehr zwischen Lindau einerseits und Südwestdeutschen sowie Nassauischen Stationen andererseits erst zum 15. April d. J. zur Einführung gelangen werden, sowie dass die seitherigen Taxen ab Mannheim und Ludwigshafen nach Lindau auch nach dem 1. April d. J. und bis auf weiteres noch in Geltung bleiben.

Karlsruhe, den 26. März 1885. (653)

Namens der betheiligten Verwaltungen: Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

II. Eröffnungen.

Am 1. April cr. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direktion beziehungsweise des an demselben Tage in Thätigkeit tretenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts zu Neuwied unterstellte Neubaustrecke **Altenkirchen-Hachenburg** (Theil der Oberwesterwaldbahn) mit den für den Personen-, Gepäck-, Privatdepeschen-, Eil- und Frachtgüterverkehr einschliesslich der Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren eingerichteten Stationen Hachenburg, Hattert und Ingelbach dem öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die in den Güter- und Kohlentarifen (beziehungsweise in deren Nachträgen) für den Lokalverkehr des Eisenbahndirektionsbezirks (rechtsrh.), für den Rheinischen Nachbarverkehr und die übrigen direkten Verkehre enthaltenen Tarifentfernungen und Frachtsätze für die Stationen Hachenburg, Hattert und Ingelbach treten daher nunmehr mit dem 1. k. M. mit der Massgabe in Kraft, dass die betreffenden Tarifentfernungen auch für die — im übrigen auf Grund der bestehenden Tarife für die Beförderung von Leichen etc. erfolgende — Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Anwendung kommen, für Fahrzeuge jedoch nur insoweit, als die zu deren Be- und Entladung erforderlichen besonderen Einsichtungen auf den vorgenannten Stationen vorhanden sind.

Die gleichzeitig zur Einführung kommenden bezüglichen Personenfahrpreise und Gepäcktaxen sind am Billetschalter dieser Stationen zu erfahren.

Ferner wird mit dem 1. April cr. die zwischen den Strecken Deutz- und Kalk-Troisdorf bei Station Urbach hergestellte Verbindung für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet, sowie die bisher bestehende Beschränkung des Güterverkehrs von und nach Station Bodelschwingh auf Sendungen der Zeche Westhausen dergestalt aufgehoben werden, dass die für letztere Station gültigen Tarife vom genannten Tage ab ohne Unterschied der Versender beziehungsweise Empfänger Anwendung finden.

Ausserdem gelangt zum 1. April cr. je ein Nachtrag No. XI zum Gütertarif (Theil II) vom 1. September 1881 und zum Ausnahmetarif B für Steinkohlen etc. vom 1. Juli 1881 für den Lokalverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks zur Einführung.

Diese Nachträge, von welchen Exemplare bei den Güterexpeditionen und in unserm hiesigen Geschäftslokale zu haben sind, enthalten unter anderem Aenderungen beziehungsweise Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, der speziellen Tarifvorschriften und des Ueberfuhrgebühren-Tarifs, ferner Tarifkilometer beziehungsweise Frachtsätze für die vom 1. k. M. ab aus dem Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Frankfurt a/Main in den diesseitigen übergehenden Stationen Elz, Hadamar und Staffel der Strecke Limburg-Hadamar, anderweite ermässigte Tarife für verschiedene Stationen, die zum 15. Mai cr. erfolgende Aufhebung verschiedener Frachtsätze des Ausnahmetarifs G für Eisenerz (an deren Stelle alsdann die höheren Sätze des Ausnahmetarifs C treten), die mit Ende Dezember d. J. eintretende Beseitigung des Ausnahmetarifs D für Kalksteine, sowie Berichtigungen.

Soweit letztere und die für die Stationen Elz, Hadamar und Staffel eingestellten Kohlenfrachtsätze Frachterhöhungen zur Folge haben, bleiben die seitherigen Frachtsätze noch bis zum 15. Mai cr. in Kraft.

Köln, den 24. März 1885. (654)

Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Am 1. April wird die Station Unterbarmen an der früher Bergisch-Märkischen Bahnstrecke für den Eil- und Frachtstückgutverkehr sowie für den Privatdepeschenverkehr eröffnet.

An demselben Tage wird zu dem Lokalgütertarif für unsern Verwaltungsbezirk vom 1. April 1883 der Nachtrag VIII, zu dem Ausnahmetarif B für die Beförderung von Steinkohlen vom 1. April 1883 der Nachtrag VII und zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Juli 1882 der Nachtrag III eingeführt. Der Nachtrag VIII zu dem Lokalgütertarif enthält u. A. ein neues Verzeichniss der zu dem Ausnahmetarif A zu befördernden Hölzer sowie neue — kürzere — Tarifentfernungen für die Station Lüdenscheid. Der Nachtrag VII zu dem Ausnahmetarif B für Steinkohlen enthält ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit der Station Lüdenscheid. Durch den Nachtrag III zu dem Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren werden die Bestimmungen über die Frachtberechnung für nicht auf eigenen Rädern laufende Fahrzeuge mit der Bestimmung unter B. I. 4. d. des Deutschen Eisenbahn-Gütertarifs in Uebereinstimmung gebracht und andere Normalstückzahlen für eine halbe Ladung festgesetzt. Soweit hierdurch Frachterhöhungen eintreten, erfolgt bis zum 9. Mai einschliesslich die Frachtberechnung noch nach Massgabe der seitherigen Tarifbestimmungen.

Vom 1. April ab werden ferner die für den Verkehr mit der Station Lüdenscheid der Frachtberechnung zu Grunde zu legenden Entfernungen des Tarifs für den Rheinischen Nachbarverkehr (Heft 2, 4 und 5) durchweg um 3 km gekürzt. Endlich kommen am 1. April in dem Rheinischen Nachbarverkehr für die Station Lüdenscheid ermässigte Frachtsätze für die Beförderung von Steinkohlen und Kokes etc. zur Einführung.

Elberfeld, den 26. März 1885. (655)

Königliche Eisenbahndirektion.

III. Güterverkehr.

Berlin - Hamburger Eisenbahn. Zum diesseitigen Lokal-Gütertarif ist der vom 1. April 1885 ab gültige Nachtrag 13 herausgegeben, welcher Aenderungen und Ergänzungen der Spezial-Bestimmungen zum Betriebsreglement resp. der speziellen Tarifvorschriften enthält.

Soweit durch die Bestimmungen des qu. Nachtrags Erhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. Mai cr. in Kraft.

Der qu. Nachtrag kann von unseren Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Berlin, den 28. März 1885. (656)

Königliche Direktion.

Mit sofortiger Gültigkeit gelangen im **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehre** für den Verkehr zwischen Waldsassen und Gera neue Frachtsätze der Ausnahmetarife 8 und 9 in Höhe von 0,60 bezw. 0,43 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 24. März 1885. (657)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky.

Zum **Deutschen Eisenbahn - Gütertarif,** Theil I, vom 1. Februar 1883, ist mit Gültigkeit vom 1. April cr. ein Nachtrag VI erschienen, welcher Aenderungen und Ergänzungen des § 48 und der Anlage D sowie des § 50 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthält.

Berlin, den 29. März 1885. (658)

Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs: Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. April d. J. ab tritt zwischen Giessen und Oberlahnstein für die im Ausnahmetarif 2a genannten Artikel (Eisenerze etc.) der ermässigte Frachtsatz von 0,33 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Frankfurt a/M., den 28. März 1885. (659)

Königliche Eisenbahndirektion.

Weichsel - Eisenbahnverband. Mit dem 1/13. April cr. tritt ein Ausnahmetarif für verschiedene Artikel von Danzig nach Kiew, Station der Russischen Südwestbahnen, in Kraft.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 24. März 1885. (660 J)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verband-Verwaltungen.

Mit dem 1. April 1885 scheiden die bestehenden **Ausnahmefrachtsätze für Salztransporte** ab Inowrazlaw und Klausaschacht nach den Stationen Lyck, Prostken, Grajewo loko und transito der Ostpreussischen Südbahn aus dem **Preussisch-Oberschlesischen Verbande** aus und werden vom genannten Tage ab in den **Südostpreussischen Verband** übernommen.

Bromberg, den 27. März 1885. (601 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 13. April cr. neuen Stils tritt zur 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Verband-Gütertarifs vom 1. Januar 1883 n. St. der siebenzehnte Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält ausser bereits früher publizirten Abänderungen des Gütertarifs folgendes:

1. Abänderungen resp Ergänzungen der Bestimmungen einzelner Paragraphen des Betriebsreglements bezw. einzelner Zusätze zu denselben.
2. Abänderungen resp. Ergänzungen der Güterklassifikation und der besonderen Bestimmungen.
3. Aufnahme der Station Rodionowo der Rybinsk-Bologoje Eisenbahn in die Tarif-

tabelle III der Ausnahmetarife IA und IB (Flachs und Hanf etc.) und Aufnahme der Stationen Moskau, Ostaschkow transit und Twer der Nikolai-Eisenbahn, Nischny-Nowgorod und Wladimir der Nischnyer Eisenbahn in die Tariftabelle III des Ausnahmetarifs IB (Flachs etc. für Schlesien).

4. Neue resp. ermässigte Frachtsätze des Artikeltarifs I (Getreide etc.) und des Artikeltarifs 4 (Holz) im Verkehr mit einzelnen Stationen der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn.

5. Einen neuredigirten Ausnahmetarif XVII für den Rücktransport leerer Getreide- etc. Säcke ab Wirballen resp. Warschau östlich.

6. Einen neuredigirten Ausnahmetarif XIX für Kleie und Oelkuchen.

7 Ausdehnung des Ausnahmetarifs XX (Heringe) auf den Verkehr mit Danzig und Neufahrwasser.

8. Einen neuen Ausnahmetarif XXIV für Brennholz im Verkehr mit einzelnen Stationen der St. Petersburg - Warschauer Eisenbahn.

9. Einzelne Druckfehlerberichtigungen.

Die im qu. Nachtrag enthaltenen Tariferhöhungen treten erst mit dem 15. Mai cr. n. St. in Kraft.

Exemplare obigen Nachtrags sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 24. März 1885. (662 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Berlin - Hamburger Eisenbahn. Zum diesseitigen Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 15. März 1880 tritt am 1. April cr. der Nachtrag 10 in Kraft, welcher Aenderungen des Abschnitts B, Tarifvorschriften, enthält. Soweit durch die neuen Bestimmungen Erhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit dem 15. Mai 1885 in Kraft.

Der qu. Nachtrag ist bei allen Stationen zu haben.

Berlin, den 28. März 1885. (663)
Königliche Direktion.

Behufs Gleichstellung der Artellgebühren auf dem Grenzübergangspunkte Mlawa mit denen in Grajewo bezw. Alexandrowo werden vom 1. April 1885 ab die Frachtsätze für alle im Deutsch-Polnischen Verbande auf dem Grenzübergangspunkte Mlawa beförderten Zolltransitsendungen um ½ Kopek pro Pud oder 3,05 Kopek pro 100 kg im Kartirungswege ermässigt.

Bromberg, den 21. März 1885. (664 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif Theil II. Vom 1. April cr. neuen Styls ab werden in dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs die sämmtlichen Frachtsätze der Station Hanau Nordbahnhof (Eisenbahn-Direktionsbezirk Hannover) auf diejenigen der Station Hanau Ostbahnhof (Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt a/M.) ermässigt.

Bromberg, den 22. März 1885. (665 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Mittelrussischen Eisenbahn-Verbandes.

Zum Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Bromberg etc. einerseits und der Stargard - Cüstriner Eisenbahn andererseits tritt am 1. April d. J. ein Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält Ergänzungen des Titelblattes bezw. Vorwortes des Tarifs, Aenderungen des Verzeichnisses der zum Ausnahmetarif für Holz gehörigen Artikel und anderweite im Allgemeinen ermässigte, in einzelnen Fällen aber auch erhöhte Tarifsätze für alle in den direkten Verkehr einbezogenen Stationen. Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Geltung. Exemplare dieses Nachtrags können von den betheiligten Güterexpeditionen, sowie dem Auskunfts-Büreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, bezogen werden.

Berlin, den 26. März 1885. (666)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Am 1. April d. J. gelangt zum Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der Nachtrag XV zur Einführung, welcher Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften enthält. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst am 15. Mai d. J. in Kraft.

Näheres bei den Verbandsexpeditionen, woselbst auch der Nachtrag zu haben ist.

Erfurt, den 21. März 1885. (667)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Die für den intern Schweizerischen Verkehr sowohl als auch für den Güterverkehr der diesseitigen Stationen Basel und Waldshut mit den Ostschweizerischen Stationen massgebenden „allgemeinen Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation" der Schweizerischen Bahnen sind in einer am 1. April ds. Js. in Geltung tretenden neuen Ausgabe erschienen.

Karlsruhe, den 28. März 1885. (668)
Generaldirektion.

Die im II. Nachtrage des **Nassau - Bayerischen Holz-Ausnahmetarifs** für den Verkehr unserer Station Kastel vorgesehenen Frachtsätze finden, soweit sie billiger sind, auch auf die Kastel vorgelegenen Stationen Hochheim, Flörsheim, Hattersheim, Höchst a/M., Frankfurt a/M.-Taunusbahnhof und Sachsenhausen Anwendung. Diese Tarifmassnahme tritt am 1. April cr. in Kraft.

Frankfurt a/M., den 28. März 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (669)

Deutsch - Französischer Güterverkehr. Die Station Hanau Nordbahnhof der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover ist mit den für die Station Hanau Ostbahnhof des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M. bestehenden Frachtsätzen und Instradirungsvorschriften in den Deutsch-Französischen Güterverkehr aufgenommen worden.

Köln, den 27. März 1885. (670)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 14. v. Mts. und 9. d. Mts. bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass Nachtrag V zum **Hannover-Bayerischen Verbands - Gütertarif** vom 11. Oktober 1883 — Heft No. 4 — vom 16. k. Mts. an Gültigkeit hat und durch Vermittelung der Güterexpeditionen der Verbandsstationen zum Preise von 0,15 ℳ pro Stück käuflich zu beziehen ist.

Hannover, den 25. März 1885. (671)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Am 1. April 1885 treten im Güterverkehre zwischen den mit diesem Tage in den diesseitigen Verwaltungsbezirk übergehenden Stationen Hadamar, Elz und Staffel einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin andererseits unter Aufhebung der betreffenden bisherigen Taxen anderweite, ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Güterexpeditionen der vorgenannten Stationen zu erfahren sind.

Köln, den 27. März 1885. (672)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Die Tarifentfernung Rheinhausen-Lörrach im Heft 1 des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen im **Rheinisch - Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** wird mit Gültigkeit vom 10. Mai d. Js. ab von 385 auf 585 km erhöht.

Köln, den 26. März 1885. (673)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Schlesisch - Süddeutscher Verband. Mit Gültigkeit vom 15. März ist zu den widerruflichen Ausnahmetarifen des Schlesisch-Süddeutschen Verbandes vom 10. Januar 1885 der Nachtrag III in Kraft getreten.

Derselbe enthält:

Erweiterung des Ausnahmetarifes B für Nessel durch Einbeziehung der Stationen Bamberg und Lauban, Erweiterung des Ausnahmetarifes K für Sprit und Spiritus durch Aufhebung der Station Tübingen und Posen, Aufhebung der Frachtsätze des Ausnahmetarifes H für Zucker in losen Broden.

Exemplare des Nachtrages sind bei unseren Stationskassen zu beziehen.

Breslau, den 26. März 1885. (674)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltung.

Die auf Seite 6 des Nachtrags IV zu Theil II, Heft 1 enthaltenen Schnittsätze des Ausnahmetarifs 8a und b (für Kaffee, Reis etc.) für Sokal haben vom 10. Mai cr. ab nur für Sokal trans. unter den auf Seite 8 sub b des genannten Nachtrages vorgeschriebenen Bedingungen Geltung.

Breslau, den 24. März 1885. (675)
Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Am 1. April cr. tritt zum **Lokal-Kohlenausnahmetarife** des Direktionsbezirks Breslau ein Nachtrag III in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen bereits publizirten Tarifmassnahmen theilweise ermässigte Frachtsätze nach Myslowitz, Leopoldineweiche, Brzezinka u. Neuberun.

Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen und bei unserem Verkehrsbureau unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 25. März 1885. (676)
Königliche Eisenbahndirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. April cr. erscheint der Nachtrag IV zum Hessisch-Pfälzischen Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren. Derselbe enthält Aenderungen der Tarifvorschriften und kann zum Preis von 5 ₰ durch unser Tarifbüreau bezogen werden.

Mainz, den 26. März 1885. (677)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direktion.

Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. (Verkehr mit Ungarn). Am 1. April 1885 tritt zu dem Ausnahmetarif für den Transport von Getreide etc. für oben bezeichneten Verband der 1. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz - Lindenau, Weida und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt einerseits und einzelnen Ungarischen Stationen andererseits. Die erhöhten Frachtsätze haben jedoch erst vom 1. Juni 1885 ab Gültigkeit.

Ferner werden durch diesen Nachtrag einzelne Ungarische Stationen in den Verkehr neu aufgenommen.

Magdeburg, den 27. März 1885. (678)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 19. Dezember v. Js. theilen wir mit, dass das 4. Heft des **Südwestdeutschen Verbandstarifs am 1. April d. J. zur Einführung** gelangt.

Strassburg, den 25. März 1885.
Kaiserliche General-Direktion (679)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Hessische Ludwigsbahn. Für Eistransporte in Ladungen von 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahn und der Oesterreichischen Südbahn nach diesseitigen Stationen tritt am 1. April ein Ausnahmetarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau, von dem auch Exemplare, soweit der Vorrath reicht, bezogen werden können.

Mainz, den 24. März 1885. (680)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 1. April cr. treten im Badisch-Pfälzischen und im Main-Neckarbahn - Badischen Verkehr bezüglich der Thierbeförderung in halben Wagenladungen anderweite Bestimmungen in Kraft.

Soweit jedoch durch letztere Frachterhöhungen herbeigeführt werden, finden die seitherigen Bestimmungen noch bis zum 15. Mai cr. Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilt das diesseitige Tarifbüreau.

Karlsruhe, den 25. März 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
General Direktion (681)
der Grossh. Bad. Staats-Eisenbahnen.

Am 15. April 1885 tritt zu Theil II des **Hannover - Magdeburg - Ungarischen Verbandstarifes** der Nachtrag XIV in Kraft. Derselbe enthält Ausnahme-Tarifsätze für Pflaumen, gedörrte etc. zwischen verschiedenen Ungarischen Stationen und Halle und ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 25. März 1885. (682)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Kiel-Flensburger Eisenbahn. Zum diesseitigen **Lokaltarif** für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren vom 1. Oktober 1881 ist ein vom 15. April cr. ab gültiger Nachtrag VIII, enthaltend: Aenderungen der Tarifvorschriften, sowie Tarifsätze für Einzelvieh, erschienen. Nähere Auskunft ertheilen die Expeditionen.

Kiel, den 26. März 1885. (683)
Die Direktion.
E. Buresch.

Die mit dem 1. April d. J. für den diesseitigen Bezirk in Kraft tretenden neuen Tarife und zwar

a) der **Lokalgütertarif** nebst Anhang (Preis 2 ℳ bezw. 0,25 ℳ) und der Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren (Preis 1,75 ℳ),
b) der **Gütertarif** für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke **Berlin** und **Breslau** (Preis 2,10 ℳ),

können nunmehr bei unseren Stationskassen käuflich bezogen werden.

Die in den Tarifen für Rosenthal enthaltenen Entfernungen und Frachtsätze treten erst vom Tage der Betriebseröffnung der Strecke Schottwitz-Rosenthal für den öffentlichen Verkehr in Kraft, welcher Termin noch besonders bekannt gemacht werden wird.

Die der Frachtberechnung im Verkehr mit Stettin zu Grunde zu legenden Entfernungen und Frachtsätze sind im Tarif für den Verkehr zwischen Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau enthalten.

Breslau, den 27. März 1885. (684)
Königliche Eisenbahndirektion.

Die den Verkehr mit diesseitigen Stationen umfassenden Hefte III a und III b des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** vom 1. Februar 1884 bezw. 1. Mai 1882 nebst dem zu letzterem erschienenen Nachtrage I treten am 1. April d. J. ausser Gültigkeit, und werden durch neue die gleiche Bezeichnung tragende Tarife ersetzt, welche gegen früher theilweise ermässigte Sätze enthalten. Für diejenigen Relationen, in denen geringfügige Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Gültigkeit. Der im Heft III b enthaltene neue Zollspesentarif für Station Basel findet gleichzeitig auch auf die nach den Sätzen des Heftes II abgefertigten Sendungen Anwendung.

Strassburg, den 25. März 1885. (685)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Die Einführung der in unserer Bekanntmachung vom 16. März d. J. erwähnten ermässigten Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Stationen Halbstadt, Liebau und Seidenberg einerseits und den Stationen Bodenbach, Eger, Franzensbad, Reichenberg (S. Stb. u. S. N. V. B.), Reitzenhain, Tetschen, Warnsdorf und Weipert andererseits bleibt bis auf Weiteres ausgesetzt.

Dresden, den 27. März 1885. (686)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung
des Stettin - Schlesisch/Märkisch - Sächsischen Verbandes.

An Stelle der im Nachtrag 1 zum Tarif für den Verkehr zwischen den Stationen der **Königlichen Militär-Eisenbahn** und Stationen der **Königlich Preussischen Staatseisenbahnen** etc. enthaltenen Tarifsätze zwischen Station Sperenberg der Militärbahn und den Stationen der Stargard-Cüstriner bezw. Glasow-Berlinchener Eisenbahn treten am 1. April d. J. neue durchweg ermässigte Tarifsätze in Kraft, über welche die betheiligten Güterexpeditionen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, nähere Auskunft ertheilen.

Berlin, den 27. März 1885. (687)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April 1885 tritt zum **Ostdeutsch-Ungarischen Eisenbahnverband** Theil II Heft 1 (Klassentarif) der Nachtrag VII in Kraft.

Derselbe enthält:

Uebertragung der Frachtsätze von Berlin aus dem Deutsch-Ungarischen Verbande; Aufhebung des Ausnahmetarifs No. 4 für Melonen; Aufnahme der Stationen Kreuzburg, Namslau, Laurahütte, Oels und Tilsit; Frachtsätze für Güter des Spezialtarifs III von Schmolz nach Budapest; Berichtigung und Ergänzung des Ausnahmetarifs für Pflaumen gedörrte etc.; Aufnahme von Berlin in die Ausnahmetarife für landwirthschaftliche Maschinen, sowie für Eier etc.; Ausnahmefrachtfätze für Schwefelsäure, Borke, Wein in Fässern, Ziegel etc.; Sämereien in Säcken.

Die Frachtsätze für Kreuzburg, Namslau, Laurahütte und Oels treten vorläufig nicht in Kraft und wird deren Einführung seiner Zeit bekannt gemacht werden.

Druckexemplare des Nachtrages können kostenfrei von den Verbandstationen bezogen werden.

Breslau, den 25. März 1885. (688)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Deutschen Verbandverwaltungen.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Lokal-Gütertarif für die Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn in Kraft, durch welchen der bisherige Lokal-Gütertarif vom 31. August 1882 nebst den Nachträgen I bis V aufgehoben wird.

Der neue Lokaltarif enthält ausser einigen erleichternden Bestimmungen durchweg Ermässigungen in den Frachtsätzen der Klassen A 1 und B, der Spezialtarife A 2, I, II und III, sowie der Ausnahmetarife für Getreide und Holz

Der Tarif ist auf unseren Stationen käuflich zu erlangen.

Cüstrin II, den 26. März 1885. (689)
Die Direktion der Stargard-Cüstriner Eisenbahngesellschaft.
Die Direktion der Glasow - Berlinchener Eisenbahngesellschaft.

Am 1. April d. J. tritt der Nachtrag X zum Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Köln (rechtsrheinisch)** und **Magdeburg** vom 1. Mai 1882 in Kraft. Derselbe enthält ausser Ergänzungen und Aenderungen bezw. Berichtigungen anderweite, theils ermässigte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Berlin (Potsdamer Bahnhof) einerseits und verschiedenen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) andererseits, anderweite ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 4 für Eisen und Stahl etc. für den Verkehr von mehreren Stationen des letztgenannten Bezirks nach Stationen der Strecke Spandau-Gr.-Wudicke, sowie Lichterfelde und Steglitz und ferner (an Stelle und unter Aufhebung der bezüglichen Frachtsätze des Gütertarifs für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Frankfurt a/M. und Magdeburg vom 1. Februar 1882 nebst Nachträgen) Tarifkilometer für den Verkehr mit den Stationen Elz, Hadamar und Staffel.

Soweit die in diesem Nachtrage enthaltenen anderweiten Tarifkilometer Frachterhöhungen in sich schliessen, treten dieselben am 15. Mai d. J. in Kraft.

Exemplare des qu. Nachtrags sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 25. März 1885. (690)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Thüringisch - Sächsisch - Ungarischer Eisenbahnverband. Theil IV. Am 1. April d. J. gelangen für den Transport von Rinde etc. im Verkehr mit Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Eisenbahn - Direktionsbezirks Erfurt ermässigte Taxen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 25. März 1885. (691)
Königliche Eisenbahndirektion.

Zu Berichtigung von Druckfehlern wird veröffentlicht, dass im **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgütertarife** vom 1. Februar 1885 Heft 2 die Entfernungen zwischen der Station Nassau der Sächsischen Staatsbahn und den Stationen Gleschen-

dorf und Schwartau der Eutin-Lübecker Eisenbahn um je 100 km zu erhöhen sind.

Dresden, am 28. März 1885. (692)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahndirektionsbezirks **Hannover** einerseits und **Braunschweigischen Stationen** andererseits tritt mit Gültigkeit vom 1. April cr. ein neuer Tarifnachtrag 6 in Kraft, welcher u. A. neue resp. anderweite ermässigte Tarifsätze für den Verkehr mit Mandern, Oderthal und Hanau (Nordbahnhof), Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, sowie neue Ausnahmesätze für Blei in Blöcken etc von Oker nach den Nordseehäfen zum Export enthält.

Der Nachtrag ist durch die Güterexpeditionen zu beziehen.

Hannover, den 20. März 1885. (693)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. April kommt für den **Transport von Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren** sowie **landwirthschaftlichen Maschinen** von den diesseitigen Stationen Burgsolms, Frankfurt-Sachsenhausen und Taunusbahnhof, Hanau Ostbhf., Höchst a/M., Kastel und Wiesbaden nach Passau und Regensburg, Donaulände transit zum Weitertransport per Donau nach Wien und östlich hiervon gelegenen Oesterreichisch-Ungarischen Stationen sowie nach Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiterhin ein neuer Tarif in Kraft. Auskunft über die Höhe der Frachtsätze ertheilen unsere genannten Dienststellen.

Frankfurt a/M., den 26. März 1885. (694)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die in unserer Bekanntmachung vom 26. Januar d. J. erwähnten, am 1. Februar d. J. in Kraft getretenen **Ausnahmefrachtsätze** für **Garntransporte** in Ladungen von je 10 000 bezw. 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Hof (S. Staatsb.) nach den Stationen Breslau, Dittersbach, Hirschberg i/Schl., Liegnitz, Merzdorf, Waldenburg i/Schl. (ober. Bhf.) und Wüste-Giersdorf des Direktionsbezirks Berlin, sowie nach den Stationen Freiburg i/Schl., Reichenbach i/Schl. und Waldenburg i/Schl. (unt. Bhf.) der vormaligen Breslau-Freiburger Eisenbahn kommen vom 1. April d. J. ab unter den gleichen Voraussetzungen auch für die Artikel „rohe Nessel“ und „Webwaaren“ zur Anwendung.

Dresden, am 28. März 1885. (695)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung des Stettin-Schlesisch-Märkisch-Sächsischen Verbandes.

Im Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbande tritt am 15. April d. J. für den Transport von Blei in Blöcken bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Freiberg und Horazdowitz ein **Frachtsatz** von 1,64 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 29. März 1885. (696)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Im Sächsisch-Südwestdeutschen Verbande kommen für den Verkehr zwischen der Station Dillingen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrh.) und verschiedenen Sächsischen Stationen Ausnahmefrachtsäze für die Eisenartikel der Spezialtarife I, II, III in Ladungen von 5 000 und 10 000 kg zur Einführung, über deren Höhe die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft ertheilen.

Dresden, den 28. März 1885. (697)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. April d. J. treten in sämmtlichen direkten Verkehren zwischen Stationen unseres Verwaltungsbezirks einerseits und Stationen anderer Deutscher Eisenbahnen andererseits einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften für die Beförderung von **Fahrzeugen und lebenden Thieren** in Kraft.

Soweit dieselben Tariferhöhungen zur Folge haben, bleiben die bisherigen bezüglichen Bestimmungen noch bis zum 15. Mai d. J. in Anwendung.

Bromberg, den 29. März 1885. (698 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn. Mit dem 15. April d J. gelangt ein Nachtrag II zum Lokalgütertarif Theil II vom 1. Januar 1885 zur Einführung.

Derselbe enthält besonders ermässigte, im Rückvergütungswege zur Anwendung gelangende Frachtsätze für nach Lemberg Centralbahnhof beziehungsweise Lemberg pod zamkiem bestimmte Brennholztransporte.

Wien, den 1. April 1885. (699)

Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlagsverkehr. Im Nachtrage IX zu den Elbeumschlagstarifen Ungarn-Laube resp. Dresden-Elbkai auf Seite 6 und 7 sind die Stationen Beszterczebánya (Neusohl) und Kobánya (Steinbruch) der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen mit nachstehenden Frachtsätzen einzuschalten, und zwar:

a) im Tarife für Laube resp. Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz { Beszterczebánya 2,97 *M.* / Köbánya . . . 2,44 „

b) im Tarife für Dresden - Elbkai { Beszterczebánya . . . 3,32 „ / Köbánya . . . . . . 2,79 „

Ferner ist richtig zu stellen auf Seite 6

1. Laube etc.-Békés auf . . . 3,41 *M.* und
2. Dresden-Elbkai-Békés auf . 3,76 „

Wien, am 20. März 1885. (700)

A. priv. Buschtêhrader Eisenbahn (Böhmische Nordwestbahn). Am 15. April 1885 tritt der Nachtrag V zum Theil II des Lokalgütertarifes vom 1. Februar 1883 in Wirksamkeit.

Derselbe enthält:

I. Ergänzung bezw. Aenderung des Theiles II vom 1. Februar 1883.
II. Ergänzung des Nachtrags II zum Theil II vom 1. Februar 1883.
III. Neue bezw. geänderte Ausnahmetarife.

Exemplare dieses Nachtrages können sowohl bei der unterzeichneten Generaldirektion, als auch bei den gesellschaftlichen Stationen eingesehen und bezogen werden.

Prag, am 28. März 1885. (701)

Die Generaldirektion.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15. Mai cr. gelangen die **Billetpreise und Gepäcktaxen** für den Verkehr zwischen Rostock und Schwerin einerseits und Eisenach und Bad Kissingen andererseits über Magdeburg-Halle zur Aufhebung. Gleichzeitig kommen für den genannten Verkehr neue Fahrpreise und Gepäcktaxen über die Route Magdeburg-Güsten-Sangerhausen und bezw. Plaue-Ritschenhausen zur Einführung.

Erfurt, den 21. März 1885. (702)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Am 1. k. Mts. tritt zum diesseitigen Lokal-Personentarif der V. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält ausser einigen reglementarischen Bestimmungen, die Aufhebung der Einschreibegebühr für Gepäck und Billet- und Gepäcktaxen für den zum 1. Juni cr. zu eröffnenden Haltepunkt Gr. Rischow.

Nachtragsexemplare sind bei den Stationen etc. zu erlangen.

Berlin, den 27. März 1885. (703)

Die Betriebsverwaltung.

V. Generalversammlungen.

Pfälzische Eisenbahnen. Ordentliche Generalversammlung der Pfälzischen Eisenbahngesellschaften betreffend.

Die Herren Aktionäre der 3 vereinigten Pfälzischen Eisenbahngesellschaften werden gemäss der §§ 40 und 45 der Gesellschaftssatzungen zu der im Direktorialgebäude in Ludwigshafen a/Rh. abzuhaltenden

ordentlichen Generalversammlung
auf
Samstag, den 2. Mai 1885
Vormittags 10 Uhr

ergebenst eingeladen.

Tagesordnung:

I. Geschäftsbericht der Direktion pro 1884.
II. Vorbescheidung der Jahresrechnungen pro 1884 gemäss § 45 Ziff. 2 der Satzungen.
III. Verfügung über den vorhandenen Reingewinn nach Massgabe der Fusionsgrundlagen.
IV. Antrag der Verwaltung:
„Die Generalversammlung wolle genehmigen, dass das Bau- und Einrichtungskapital der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft auf Grund der im Geschäftsberichte pro 1884, I. Abth. Seite 20 bis 25 gegebenen Motivirung behufs Ergänzung der Fahrapparate, sowie zur Ausführung verschiedener dringlichen Erweiterungsbauten und Herstellung von Centralweichen- und Signalanlagen auf den älteren Linien der Ludwigsbahn um den Gesammtbetrag von 2 740 000 *M.* erhöht und die Geldbeschaffung bis zum Belaufe von 2 600 000 *M.* im Wege eines Prioritätsanlehens, für den Rest von 140 000 *M.* durch Uebertragung des Aktivrestes aus dem Anlehen der Ludwigsbahn vom Jahre 1880 bewerkstelligt werde, — Alles dieses in der Voraussetzung, dass und insoweit die Königl. Staatsregierung diesem Antrage die Genehmigung ertheilen und gemäss § 26 der Satzungen und Ziffer VII der Fusionsgrundlagen die staatliche Zinsgarantie auf diese Kapitalerhöhung ausdehnen wird“.
V. Antrag der Verwaltung:
„Die Generalversammlung wolle unter Vorbehalt der Allerhöchsten Genehmigung Seiner Majestät des Königs gemäss § 21, § 45 Ziff. 5 und Zusatzbestimmung zu § 45 Abs. 2 Ziff. 4 der Satzungen die Abänderung des § 40 Abs. 1 der Satzungen dahin beschliessen, dass die Worte: „und zwar in den ersten drei Monaten des Jahres“ ersetzt werden durch die Fassung: „und zwar in den ersten fünf Monaten des Jahres“.

VI. Erneuerungswahl für die vier nach dem Dienstalter austretenden Mitglieder des gemeinschaftlichen Verwaltungsrathes.

Ueber andere als die in vorstehender Tagesordnung bezeichneten Gegenstände kann in der Generalversammlung nur dann Beschluss gefasst werden, wenn solche nach § 45 Ziff. 6 der Satzungen bezw. Art. 238 Abs. 2 des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884 mindestens eine Woche vorher bei dem unterzeichneten Vorstande angemeldet worden sind.

Diejenigen Herren Aktionäre der drei vereinigten Bahngesellschaften, welche der Versammlung beiwohnen wollen, haben sich längstens bis zum 23. April d. J. auf dem Büreau der Direktion zu Ludwigshafen a./Rhein über ihren Aktienbesitz entweder durch Vorzeigung der Originalaktien oder ein nach Nummern geordnetes, amtlich beglaubigtes Verzeichniss auszuweisen, wogegen die erforderlichen Einlasskarten abgegeben werden.

Nach den Fusionsbestimmungen wird in der gemeinschaftlichen Generalversammlung jede Aktie der Ludwigsbahn für zwei Aktien gerechnet (704)

Ludwigshafen a./Rhein, 30. März 1885.

Der Vorstand des Verwaltungsrathes der Pfälzischen Eisenbahnen.
von Boecking,
K. Hofrath und Reichsrath der Krone Bayern.

VI. Submissionen.

Eisenbahn - Direktionsbezirk Elberfeld.

Verding auf Lieferung von
5 Stück Güterzug-Gepäckwagen,
30 offenen Viehwagen und
16 Kalkwagen

Sonnabend, den 18. April 1885 11 Uhr Vormittags in unserm Verwaltungsgebäude, Zimmer No. 89. Die Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Verding auf Gepäck-, Vieh- und Kalkwagen“ einzureichen.

Bedingungen können im maschinentechnischen Büreau eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3 M. von unserm Kanzlei-Vorsteher Peltz bezogen werden.

Elberfeld, den 27. März 1885. (705)
Königliche Eisenbahndirektion.

Kohlen- und Coaklieferung. Vom 1. Juni dieses bis 31. Mai nächsten Jahres sind an Kohlen und Coak ungefähr
226 000 000 kg für Lokomotivheizung,
12 700 000 „ „ Werkstätten und
15 000 000 „ „ Lokalheizung
zu liefern. Angebote darauf sind bis zum 19. April d. J., Mittags 12 Uhr, hier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen sind von der Maschinen - Oberinspektion in Dresden, der Magazin-Hauptverwaltung in Chemnitz und der Heizhaus-Verwaltung in Zwickau zu beziehen.

Dresden, den 26. März 1885. (706)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische). Die Lieferung von 30 Personenwagen I., II. und III. Klasse nebst 60 Satz Achsen mit Rädern, 120 Trag- und 150 Spiralfedern soll in Loose getheilt vergeben werden, wozu Termin auf den 14. April cr. Vormittags 11 Uhr festgesetzt ist.

Die bezüglichen Bedingungen und Zeichnungen liegen in unserm maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht offen, und werden auf frankirte Anfragen von demselben gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung der Schreibgebühren von 3 M. für die Wagen, 1,50 M. für die Achsen und 1,50 M. für die Federn, verabfolgt.

Preisgebote sind frankirt und versiegelt mit der äusseren Aufschrift:
„Preisgebot auf Personenwagen, resp. Achsen mit Rädern bezw. Trag- und Spiralfedern“
bis zum 13. April cr. unserm maschinentechnischen Büreau einzureichen.

Versandt der Bedingungen gegen Nachnahme findet nicht statt.

Köln, den 21. März 1885. (707)

K. Württb. Staatseisenbahnen. Die Lieferung des diesjährigen Bedarfs der K. W. Eisenbahnverwaltung an Radreifen und Achsen, ferner an Kolbenstangen, Kuppelstangen, Kurbel- und Kuppelzapfen, Geradführungen, Kolbenkörpern nebst Deckeln, Bufferhülsen, Kuppelungslaschen, Spiralfedern und Blechen ist zu vergeben.

Die Radreifen und Achsen sind von Flussstahl, die Spiralfedern von bestem Federstahl, die Kolbenkörper nebst Deckeln, die Bufferhülsen, die Kuppelungslaschen und die Bleche von Schweisseisen, und die übrigen Gegenstände von Martinstahl anzufertigen.

Die Verzeichnisse und die Lieferungsbedingungen der einzelnen Gegenstände können von dem diesseitigen Sekretariat bezogen werden.

Angebote, welche die Aufschrift „Angebote für Radreifen, resp. Achsen u. s. w.“ tragen müssen, sind versiegelt bis zum 10. April 1885 Mittags 12 Uhr bei der unterzeichneten Stelle einzureichen.

Stuttgart, den 21. März 1885. (708)
K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen, Verwaltungs- und Bauabtheilung.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft. Die Lieferung von
143 000 Stück kiefernen oder eichenen Bahn- und
6 400 m kiefernen oder eichenen Weichenschwellen
soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen liegen im Büreau unseres Betriebsinspektors Herrn Glien hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben auf portofreien Antrag gegen Einsendung von 1 M. pro Exemplar bezogen werden.

Angebote mit der entsprechenden äusseren Bezeichnung sind bis zum
Freitag, den 10. April d. J., Mittags 12 Uhr,
portofrei und versiegelt an die unterzeichnete Direktion einzureichen.

Glückstadt, den 20. März 1885. (709)
Die Direktion.







Federringe

einfache und doppelte
zu Schrauben-Sicherungen für Eisen-, Kohlen- und Pferdebahnen




fertigt als Specialität
Gustav Pickhardt,
Fabrik technischer Drahtwaaren
in Hagen i/W.

Alfred Lorentz
Berlin SW.,
Lindenstr. 67.



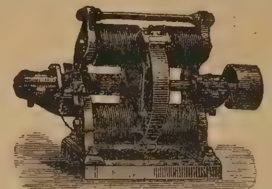
Blaue Farbe

für Telegraphie,
für Morse- oder für Hughes- (Typen-) Apparate, in feinstem Oel sorgfältigst abgerieben, anerkannt beste Qualität die existirt, in Gläseln à 50 Gr. oder in grösseren Büchsen, empfiehlt billigst und prompt
Wilhelm Barth,
Farbfabrik, Karlsruhe, Baden.

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.

Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1300 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2800 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 18000 Glühlampen bereits in Betrieb.

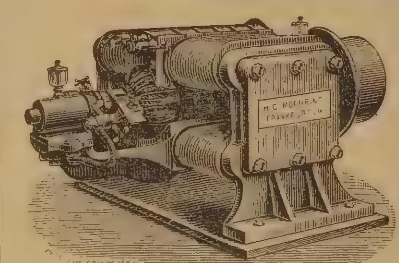
Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.

Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate



für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge, Kraftübertragungen** etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

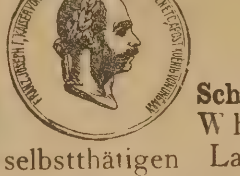
Ausschliessliche Vertretung für die weltberühmten **electr. Messinstrumente** von **Ayrton & Perry, London.**

Die

Werkzeugmaschinenfabrik „Vulkan"

(vorm. William Benndorf)

Chemnitz



empfiehlt sich zur Lieferung ihrer:
Schraubenschneid - Support - Drehbänke nach Whitworths Scala, **Support-Drehbänke** zum selbstthätigen Lang- und Plandrehen, **Bohr-Drehbänke, Plan-Drehbänke Locomotiv-** und **Eisenbahnwagenräder-Drehbänke, Horizontal-, Vertical-Radial-** und **Langlochbohrmaschinen, Shaping-, Stoss-** und **Hobelmaschinen, Räderschneidmaschinen, Mutter-** und **Schraubenschneidmaschinen, Mutterstoss-** und **Fraismaschinen Blechdurchstossmaschinen** und **Scheeren, Blechbiegmaschinen, Dampfhämmer, Ventilatoren, Parallelschraubstöcke;**

ferner: **Holzbearbeitungsmaschinen,** als:

Bohr- und **Stemmmaschinen, Hobelmaschinen, Kreissägen, Sägegatter,** verticale **Bandsägen, Zapfenschneid-** und **Schlitzmaschinen, Fraismaschinen** zu allen möglichen Façonhölzern etc.

Courante Maschinen befinden sich auf Lager.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 27. 1885.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 4. April 1885.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 11. April cr.

Die Französischen Eisenbahnen vom militärischen Standpunkte.

Das Journal „Bulletin de la Réunion des Officiers" bringt einen interessanten Artikel über das Französische Eisenbahnwesen vom militärischen Gesichtspunkte. Die Frage des Eisenbahntransportes ist heute in Frankreich vollständig geregelt, das Material ist komplett und reicht für alle Anforderungen des Krieges aus. Ferner kann die Militärbehörde in einem Feldzuge über ein zahlreiches, unterrichtetes Personal verfügen, welches im Stande ist, allen Leistungen, die dieser Spezialdienst verlangt, zu entsprechen.

Das Studium dieser Frage zerfällt in 3 Theile:

I. Das Personal.
II. Das Material.
III. Das Bahnnetz.

I. Das Personal.

Die Aufstellung des Personals zur Sicherstellung des Eisenbahntransportes ist sowohl für die Zeit des Friedens, als auch für die des Krieges bestimmt.

a) Personal im Frieden.

Die militärische Oberkommission der Eisenbahnen ist beauftragt, eine fortwährende Aufsicht über die Transporte zu führen und die geeigneten Massregeln vorzubereiten, um die praktische und vollständige Anwendung aller zur Vertheidigung des Landes vorbandenen Hülfsquellen, welche die Eisenbahnen bieten, zu sichern. Sie besteht aus: 1 Divisionsgeneral als Präsident, 1 Brigadegeneral als Vicepräsident, 1 Chefingenieur der Minen, 1 Generalinspekteur der Brücken und Strassen, dem Chef der Eisenbahnverwaltung im Ministerium der öffentlichen Arbeiten, 2 Direktoren der Eisenbahngesellschaften, 1 Oberst des Generalstabes, 1 Genieoberst, 1 militärischen Unterintendanten, 1 höheren Marineoffizier, 1 Major der Artillerie, 1 höheren Offizier des Generalstabes als Sekretär.

In dieser Kommission soll das militärische Element die nothwendigen Bedürfnisse und das technische Element die Art und Weise, wie demselben entsprochen werden kann, angeben.

Unter ihr stehen die Studienkommissionen, welche aus je einem höheren Generalstabsoffizier und einem oberen Beamten der Eisenbahngesellschaften zusammengesetzt sind. Für jede Eisenbahnlinie ist eine solche Studienkommission aufgestellt und hat dieselbe für ihre Linie die gleiche Aufgabe, wie die Oberkommission für das ganze Eisenbahnnetz. Sie beschäftigt sich mit den Verkehrsmitteln etc., stellt die Fahrpläne auf, untersucht die neuen, dem Verkehr übergebenen Linien und übermittelt alle 6 Monate das Ergebniss ihrer Arbeiten der Oberkommission.

b) Personal im Kriege.

Im Kriege untersteht, zufolge Artikel 29 des Gesetzes vom 3. Juli 1877 über die militärischen Requisitionen, das Personal und Material der Eisenbahngesellschaften vollständig den militärischen Behörden.

Die Transporte theilen sich in zwei Kategorien:

1. Transporte bis zur Operationsbasis.
2. Transporte über dieselben hinaus.

Die Transporte nach der Operationsbasis hin werden sicher gestellt:

1. durch die Militär-Oberkommission der Eisenbahnen,
2. durch die Studienkommissionen,

welche sich in militärische Linienkommissionen und zwar jede für das ihr zugewiesene Bahnnetz verwandeln. Diese Kommissionen sollen vollständig die Transporte nach der Operationsbasis sichern, vorausgesetzt, dass sich die Franzosen im Ernstfalle nicht getäuscht sehen.

Die speziellen Details dieser Transporte werden auf den verschiedenen Plätzen durch Etappenkommissionen überwacht und sicher gestellt. Dieselben führen Namen, je nach ihrer Bestimmung, und zwar: Mobilmachungs-Etappenkommission, Einquartirungs-, Magazinsstations-, Ruhehaltstations-, Theilungs-, Ausladungs-, Uebergangs- und Abgangs-Etappenkommission.

Eine solche Kommission besteht aus 1 höheren, 1 Subalternoffizier und 1 Agenten der Eisenbahngesellschaften. Einzelne weniger wichtige Kommissionen sind nur aus 1 Hauptmann und 1 Agenten der Eisenbahngesellschaften zusammengesetzt. Die Offiziere gehören grösstentheils der Territorialarmee an.

Die Etappenkommissionen regeln alle lokalen Dispositionen, sichern die Verpflegung und Unterkunft von Detachements und einzelnen Militärs und treffen die nöthigen Massregeln für die Verwundeten und Kranken.

Die Transporte jenseits der Operationsbasis sind in derselben Art mit analogen Zutheilungen geordnet und zwar:

1. durch die militärische Direktion der Feldeisenbahnen, welche ihre Instruktion direkt vom Generalstabe der Armee erhält und sich aus 1 General oder Oberst, 1 Eisenbahningenieur, 1 höheren Genieoffizier, 1 höheren Artillerieoffizier, 1 Intendanturbeamten und einer ausreichenden Zahl von Offizieren aller Waffen und technischen Agenten der Eisenbahngesellschaften zusammensetzt;

2. durch die militärischen Kommissionen der Feldeisenbahnen;

3. durch die militärischen Etappenkommandos der Feldeisenbahnen.

Das technische Ausführungspersonal besteht:

1. aus dem Eisenbahnbataillon, welches von jenseits der Operationsbasis an operirt;

2. aus den technischen Eisenbahnarbeiter-Sektionen, welche diesseits bis zur Operationsbasis hin operiren.

Das Eisenbahnbataillon zählt 4 Kompagnien, detachirt von jedem der 4 Genieregimenter. Es ist in Versailles zusammengezogen. Obwohl es im Frieden nur ein beschränktes Personal hat, verfügt es im Kriege über einen sehr beträchtlichen Stand an instruirten Leuten und zwar dank der folgenden Einrichtung. Die Leute der Eisenbahngesellschaften dienen nur ein Jahr bei den Fahnen, bleiben aber unter Kontrolle ihrer Kompagnien, wo sie im Falle der Noth sofort wieder eintreten. Sie werden also im Frieden ausschliesslich zu den Arbeiten verwendet, für welche sie im Kriege bestimmt sind.

Jede Kompagnie des Bataillons hat 6 berittene Offiziere, wovon 2 der Reserve, 300 Mann, 50 Sappeursaufseher, 82 Pferde, 18 Wagen, einen Park von Werkzeugen und Dynamit und einen vierspännigen Wagen und 6 bewaffnete Mann zu transportiren.

Die Unteroffiziere bestehen aus 2 Untermaschinenmeistern, 2 Unterstations- und Telegraphenchefs, 4 Unterzimmermeistern 2 Unterschlossermeistern, 4 Aufsehern für das Schienenlegen, 2 Untermaterialaufsehern. Analog sind die Korporale vertheilt. Jede Kompagnie kann sich also in 2 Halbkompagnien theilen, von denen jede im Stande ist, mit ihren eigenen Mitteln eine Strecke Eisenbahn zu zerstören, herzustellen oder zu verbessern.

Technische Eisenbahnarbeiter-Sektionen giebt es 9. Sie zerfallen in 3 Abtheilungen, nämlich 1. für Herstellungsarbeiten, 2. für den Schienenweg, 3. für das Material.

II. Das Material.

Dasselbe ist verschieden, je nach der Anforderung des Einladens, des Transportes und des Ausladens. Die Französischen Wagen sind 6,50—7 m lang, die Einparkirungsrampen haben eine Länge von 250—300 m, sodass 30—40 Wagen zugleich beladen werden können. An den Ruhehaltstationen sind besondere Rampen von 300—400 m Länge. Diese oft ausserhalb der Bahnhöfe liegenden Rampen sind mit Schutzdächern, grossen Feldkesseln und Kochvorrichtungen versehen. Ferner giebt es ein mobiles, eisernes Einladungsmaterial, um im freien Felde ein- und auszuparkiren. Ob es wohl immer zur Stelle sein wird?

Das Wagenmaterial der gesammten Französischen Eisenbahngesellschaften ist ein beträchtliches. Es sind vorhanden 20 000 Personenwagen, welche 700 000 Plätze enthalten. 9 000 Gepäckwagen, 70 900 gedeckte Güterwagen und 121 000 ungedeckte Güterwagen, in Summa 200 000 Wagen.

Die gedeckten Güterwagen können je 6—8 Pferde aufnehmen und rasch zur Aufnahme von je 36 Mann hergerichtet werden. Die hierzu nöthigen tragbaren Bänke sind in ausreichender Zahl angefertigt. Alles für die Militärtransporte nöthige Material ist durch die Sorgfalt der Eisenbahngesellschaften im guten Zustande.

Man berechnet für 1 Bataillon zu 28 Offizieren, 952 Mann, 11 Pferden und 4 Wagen einen Zug von 33 Waggons und nennt einen solchen Zug einen Einheitszug.

Für 1 Armeekorps sind 102 Züge und zwar 3 für den Korpsstab, 24 für jede der beiden Divisionen, 10 für die Kavalleriebrigade und 41 für die Korps-Artillerie und Trains benöthigt.

An Lokomotiven besitzt Frankreich 6 000 Stück.

III. Das Bahnnetz.

Die Eisenbahngesellschaften dürfen ihr Bahnnetz nicht nach eigenem Gutdünken ausbauen, sondern der Staat sorgt dafür, dass die industriellen und Handelsinteressen mit denen der Landesvertheidigung vereinigt werden. Bei widersprechendem Interesse entscheidet eine Kommission aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Das Französische Eisenbahnnetz verfügt für eine Konzentration der Armee an der Ostgrenze über 7 Linien, zahlreiche Zufuhrlinien und 3 Linien für Operationen parallel mit der Grenze. Auf jeder der 7 Linien können erfahrungsgemäss 30—35 Züge pro Tag laufen, so dass also auf jeder Linie ein Französisches Korps von 102 Zügen in 3 Tagen an die Grenze geschafft werden könnte. In 8—9 Tagen wäre es daher möglich, die 18 Armeekorps zu konzentriren. Dazu ist noch die für die Mobilmachung nöthige Zeit zu rechnen.

Durch neue projektirte Linien wird das Französische Bahnnetz in kurzer Zeit noch vervollständigt werden.

Während die Ausdehnung der verwendeten Eisenbahnen 1870 nur 16 954 km betrug, hatte dieselbe 1878 23 380, 1880 26 166 km erreicht, überschritt Ende 1883 schon 27 000 km und erreichte Ende 1884 einen Umfang von 29 379 km.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1782 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massnahmen gegen die Verbreitung der Cholera (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 1788 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu einer neuen, die auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalladeprofile in Buntdruck darstellenden Karte nebst zugehörigem Verzeichnisse (abgesandt am 26. v. Mts.).

No. 1789 vom 25. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebs-Reglement (abgesandt am 27. v. Mts.).

No. 1792 vom 25. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebsangelegenheiten. Ueberweisung einiger die Vereinsstatistik betreffenden Fragen zur weiteren Veranlassung (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 1811 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend anderweite Abgrenzung der Geschäftsbezirke verschiedener Königlich Preussischer Eisenbahndirektionen (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 1813 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins - Betriebs - Reglement (abgesandt am 30. v. Mts.).

No. 1818 vom 26. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten. Ueberweisung der von den Vereins-Verwaltungen angestellten und der geschäftsführenden Direktion mitgetheilten Festigkeits- und Zähigkeitsproben zur weiteren Bearbeitung (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 1840 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Einschleppung von Viehseuchen (abgesandt am 31. v. Mts.).

Aus dem Bericht über die Bauausführungen der Königl. Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung während des Etatsjahres 1883/84.

I. Nach dem Gesetz vom 25. Februar 1881 waren folgende Eisenbahnen zu bauen:

1. Allenstein - Mehlsack - Kobbelbude. Von dieser Linie wurden die Strecken Allenstein - Wormditt und Braunsberg-Mehlsack am 1. November 1884 eröffnet, während die Eröffnung der Strecke Wormditt-Kobbelbude zum 15. August 1885 in Aussicht steht. Auf den Bahnbau sind bis jetzt 6 686 968 ℳ verwendet, bewilligt sind noch 3 479 033 ℳ, welcher Betrag für die Fertigstellung der Bahn voraussichtlich ausreicht.

2. Allenstein - Ortelsburg - Johannisburg. Nachdem die Theilstrecke Allenstein - Ortelsburg bereits am 1. November 1883 in Betrieb gesetzt war, ist die Eröffnung des Betriebs auf der Reststrecke Ortelsburg-Johannisburg am 15. August 1884 erfolgt. Verausgabt waren bis 1. Oktober 1884 5 918 126 ℳ, noch disponibel waren 2 495 874 ℳ, welche zur Bestreitung der noch rückständigen Ausgaben ausreichen werden.

3. Konitz - Laskowitz. Seit 15. August 1883 in Betrieb. Verausgabt sind für den Bau 4 548 370 ℳ; disponibel sind noch 2 000 630 ℳ, welche zur Fertigstellung der Ergänzungsbauten nicht im vollem Umfang erforderlich sein werden.

4. Zollbrück - Bütow. Die Inbetriebnahme der Theilstrecke Zollbrück-Barnow für den Gesammtverkehr ist am 20. Mai 1884, die Eröffnung des vollen Verkehrs auf der Reststrecke Barnow-Bütow am 15. August 1884 erfolgt. Verwendet sind auf den Bau bis 1. Oktober 1884 2 317 308 ℳ und sind noch 654 692 ℳ disponibel.

5. Stralsund - Bergen mit Trajektanstalt vom Stralsunder Hafen nach der Insel Rügen eröffnet am 1. Juli 1883. Gesammtausgabe 1 613 121 ℳ und 86 879 ℳ noch disponibel.

6. Blumenberg - Wanzleben - Seehausen - Eilsleben, eröffnet am 1. September 1883. Verausgabt bis 1. Oktober d. J. 1 526 175 ℳ und sind noch 308 825 ℳ disponibel.

7. Hadamar - Westerburg. Das Projekt ist festgestellt und sind die Enteignungsverhandlungen soweit gefördert, dass die Bauarbeiten in kurzem in Angriff genommen werden können. Die Eröffnung der Bahn wird voraussichtlich im Herbst 1886 erfolgen können. Verausgabt sind 43 063 ℳ, sodass am 1. Oktober 1884 noch 1 569 437 ℳ verfügbar waren.

8. Altenkirchen - Hachenburg. Die Eröffnung der Bahn ist am 1. April 1885 erfolgt. Verausgabt sind bis jetzt 393 564 ℳ und stehen noch 1 228 436 ℳ zur Disposition.

9. **Kall-Schleiden-Hellenthal** ist am 8. März 1884 in Betrieb gesetzt. 1 215 175 *M.* sind verwendet, 99 875 *M.* noch verfügbar.

10. **Gerolstein-Prüm** ist am 22. Dezember 1883 eröffnet. Verausgabt waren bis 1. Oktober 1884 1 755 278 *M.* und sind 494 722 *M.* noch disponibel.

11. **Eichicht-Probstzella-Landesgrenze.** Die Erdarbeiten sind am 29. Januar 1884 in Angriff genommen worden.

Durch das Gesetz vom 28. März 1882 ist zum Bau einer Eisenbahn von Eichicht über Probstzella nach der Bayerisch-Meiningenschen Landesgrenze die Summe von 5 000 000 *M.* bewilligt worden. Nach erfolgter landespolizeilicher Genehmigung des Projektes durch die betreffenden Landesregierungen wurden am 29. Januar 1884 die Erdarbeiten in Angriff genommen. Der Erwerb des Grund und Bodens hat grosse Schwierigkeiten verursacht, auch hat eine im Frühjahr 1884 eingetretene Bergrutschung eine Linienverlegung und dadurch Verzögerung herbeigeführt, während die grosse Zahl der zu erbauenden Brücken und Durchlässe den Fortschritt des Bahnbaues erschwert. Gleichwohl werden die Arbeiten zur Herstellung der Bahn derart gefördert, dass als Eröffnungstermin der 1. Oktober 1885 voraussichtlich wird eingehalten werden können. Von der bewilligten Summe von 5 000 000 *M.* waren bis Ende September 1884 762 146 *M.* verausgabt, und noch 4 237 854 *M.* im Bestande, welche voraussichtlich zur Bestreitung der Baukosten ausreichen werden.

II. Eisenbahn-Neubauten nach dem Gesetz vom 15. Mai 1882.

Die Erfüllung der Vorbedingungen, von welcher die Bauausführung der Bahnen im Gesetze abhängig gemacht war, ist bereits im vorigen Jahre bezüglich sämmtlicher Bahnen, mit Ausnahme der nachstehend unter No. 1, 10 und 14 bis 16 bezeichneten, nachgewiesen worden.

1. Königsberg nach Labiau.

Während für den innerhalb des Kreises Labiau belegenen Theil der Bahn die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen seitens des genannten Kreises durch Vertrag übernommen worden, liegt vom Kreise Königsberg auch jetzt ein die Uebernahme der gesetzlichen Bedingungen zusichernder Beschluss noch nicht vor.

Das bewilligte Baukapital beträgt 4 924 000 *M.*

2. Johannisburg nach Lyck.

Der Erwerb des zum Bau der Bahn erforderlichen Grund und Bodens erfolgt seitens der vertragsmässig dazu verpflichteten Kreise Johannisburg und Lyck, welchen das bezügliche Material überwiesen ist. Die Bauerlaubniss ist inzwischen in solchem Umfange ertheilt worden, dass mit der Bauausführung vorgegangen werden konnte; von dem Rechte der Enteignung muss jedoch in mehreren Fällen Gebrauch gemacht werden.

Von der rot. 56 km langen Strecke sind 32 km im Erdkörper fertig. Auf weitere 15 km sind die Erdarbeiten begonnen; ihre Ausführung auf der Reststrecke ist durch Verträge gesichert.

Im übrigen sind die Bauten soweit vorgeschritten, dass die Fertigstellung und Inbetriebnahme der Bahn für das Ende des Jahres 1885 in Aussicht genommen werden kann.

Das bewilligte Baukapital beträgt 4 516 000 *M.* Hiervon waren bis Ende September 1884 891 165 *M.*, mithin noch im Bestande 3 624 835 *M.* Dieser Betrag erscheint zur Vollendung der Bahn ausreichend.

3. Hohenstein-Schöneck nach Berent.

Der Erwerb des zum Bau der Bahn erforderlichen Grund und Bodens erfolgt seitens des vertragsmässig dazu verpflichteten Kreises Berent. Das Enteignungsverfahren gegen die die Bauerlaubniss verweigernden Besitzer der Feldmark Wenzkau wird durchgeführt.

Die Bauarbeiten sind soweit gefördert, dass die rot. 8 km lange Theilstrecke Hohenstein-Sobbowitz am 1. Oktober 1884 für den Wagenladungsgüterverkehr in Betrieb genommen werden konnte, während auf der rot. 45 km langen Strecke Sobbowitz-Berent die Arbeiten so gefördert sind, dass die Eröffnung des Betriebes auf der Theilstrecke Sobbowitz-Schöneck zum August 1885, auf der Strecke Schöneck-Berent und damit auf der ganzen Bahn zum November 1885 in Aussicht genommen werden kann.

Das bewilligte Baukapital beträgt 3 910 000 *M.*, wovon bis Ende September 1884 1 607 925 *M.* verwendet waren. Bleibt Bestand 2 302 075 *M.*

Dieser Betrag wird zur Fertigstellung der Bahn, soweit sich bis jetzt übersehen lässt, ausreichend sein.

4. Jatznick nach Ueckermünde.

Nachdem bereits am 20. April 1884 die Betriebseröffnung auf der Theilstrecke Jatznick-Torgelow stattgefunden hat, ist auch am 15. September 1884 die Strecke Torgelow-Ueckermünde in Betrieb genommen worden. Die Schlussvermessung und Absteinung wird in den nächsten 6 Monaten zur Ausführung gelangen. Die Ausführung der Hafenbahn im Anschluss an den Ueckermünder Bahnhof ist verdungen und wird deren Herstellung voraussichtlich binnen 3 Monaten erfolgen.

Den durch das Gesetz bewilligten Baumitteln von 1 184 000 Mark tritt hinzu der von den Interessenten zu leistende Baukostenzuschuss von 200 000 *M.*, Summa 1 384 000 *M.* Ende September 1884 waren 668 887 *M.* verwendet und beträgt der Bestand 715 113 *M.*, welcher zur Ausführung der noch restirenden Arbeiten hinreichen wird.

5. Liegnitz nach Goldberg.

Bis auf einige kleinere Vervollständigungen, Bahnhofsnebengleise, Anpflanzungen etc. wurden die Bauarbeiten zum 15. Oktober 1884 soweit fertig gestellt, dass an diesem Tage die Eröffnung des Betriebes stattfinden konnte

Den durch das Gesetz bewilligten Baumitteln von 1 260 000 Mark tritt hinzu der von den Interessenten zu leistende Baukostenzuschuss von 88 000 *M.*, Summa 1 348 000 *M.* Hierauf waren bis Ende September 1884 372 821 *M.* verwendet und beträgt der Bestand 975 179 *M.*, welcher zur Deckung der Restausgabe wahrscheinlich nicht in vollem Umfange erforderlich sein wird.

6. Greiffenberg nach Löwenberg und Greiffenberg nach Friedeberg.

Auf der Theilstrecke Greiffenberg-Friedeberg sind die Arbeiten so weit gefördert, dass die Strecke inzwischen am 1. November 1884 hat in Betrieb genommen werden können.

Die Theilstrecke Greiffenberg-Löwenberg wird, soweit nicht die verweigerte Bauerlaubniss hindernd eintritt, voraussichtlich Anfang 1885 dem Betriebe übergeben werden können.

Die Betriebsmittel sind in Bestellung gegeben und zum Theil angeliefert.

Den durch das Gesetz bewilligten Baumitteln von 2 672 000 Mark tritt hinzu der von Interessenten zu leistende Baukostenzuschuss mit 128 000 *M.*, zusammen 2 800 000 *M.* Davon waren bis Ende September 1884 verwendet 901 988 *M.*, mithin bleiben verfügbar 1 898 012 *M.*

Ob und welche Ersparnisse in Aussicht stehen, lässt sich gegenwärtig noch nicht übersehen.

7. Oberröblingen nach Querfurt.

Die Gesammtbauausführung ist soweit vorgeschritten, dass die Bahn für den Güterverkehr am 1. Oktober 1884 und für den Personenverkehr am 10. desselben Monats eröffnet werden konnte.

Die vollständige Fertigstellung der noch rückständigen Arbeiten wird voraussichtlich im Frühjahr 1885 bewirkt sein.

Zu dem bewilligten Baukapital von 800 000 *M.* tritt der Zuschuss der Interessenten von 155 000 *M.*, zusammen 955 000 *M.* Hiervon waren bis Ende September 1883 verausgabt 19 623 *M.* Inzwischen sind weiter zur Verwendung gelangt 592 579 *M.* und beträgt mithin Ende September 1884 die Gesammtausgabe 612 202 *M.* Der noch zur Verfügung stehende Betrag von 342 798 *M.* wird für die Nacharbeiten, sowie für die Abrechnung der Bauten voraussichtlich vollständig in Anspruch genommen werden.

8. Wernigerode nach Ilsenburg.

Die Bahn ist am 20. Mai 1884 in Betrieb genommen. Die Schlussregulirung des Grunderwerbs ist eingeleitet. Ausser einigen kleineren Vervollständigungen erübrigt noch die Herstellung definitiver Stationsgebäude auf den Bahnhöfen Drübeck und Ilsenburg, deren Vollendung im Sommer 1885 zu erwarten steht.

Das bewilligte Baukapital beträgt 675 000 *M.*, der Zuschuss der Interessenten 93 000 *M.*, zusammen 768 000 *M.* Hiervon waren bis Ende September 1884 verausgabt zusammen 472 333 *M.*, so dass noch verfügbar bleiben 295 667 *M.*, welcher Betrag für die noch zu leistenden Zahlungen und die noch auszuführenden Ergänzungsbauten voraussichtlich ausreichen wird.

9. Scharzfeld-Lauterberg nach St. Andreasberg.

Die Arbeiten zum Bau der Bahn sind derart gefördert, dass die Theilstrecke vom Bahnhofe Scharzfeld-Lauterberg bis Lauterberg — 4,1 km — am 10. Juli 1884 dem Betriebe übergeben werden konnte. Die Vollendung der 11,2 km langen Reststrecke bis zum Bahnhof Andreasberg wurde durch den schwierigen Grunderwerb im Orte Lauterberg, sowie durch die ungünstigen Arbeiterverhältnisse im oberen Theile der Strecke verzögert. Die Betriebseröffnung dieses Theiles und damit der gesammten Neubaustrecke ist inzwischen am 1. November 1884 erfolgt.

Das bewilligte Baukapital beträgt 976 000 *M.* Hiervon waren bis Ende September 1884 verwendet 607 901 *M.*, der verbliebene Bestand von 368 099 *M.* wird voraussichtlich zur Bestreitung der Restausgaben hinreichen.

10. Osnabrück nach Brackwede.

Die Verhandlungen über die unentgeltliche und lastenfreie Ueberweisung des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens haben bezüglich der Kreise Osnabrück und Halle während des Berichtsjahres noch nicht beendet werden können. In nächster Zeit ist jedoch der Abschluss von Verträgen mit den genannten Kreisen zur Sicherstellung der Vorbedingungen zu erwarten, so dass das Planfeststellungsverfahren wird eingeleitet und voraus-

sichtlich im Frühjahr 1885 mit der Herstellung des Bahnkörpers wird begonnen werden können.

Zu den durch das Gesetz bewilligten Mitteln von 2 630 000 *M.* tritt der von von den Interessenten zu leistende Baukostenzuschuss mit 142 000 *M.*, zusammen 2 772 000 *M.*

11. Wabern nach Wildungen.

Die Bauausführung wurde während des Berichtsjahres soweit gefördert, dass am 15. Juli 1884 die Inbetriebnahme der Bahn erfolgen konnte. Die zur projektmässigen Fertigstellung der Bahnanlage noch rückständigen kleineren Arbeiten können bis zum Schlusse des laufenden Etatsjahres vollendet werden.

Die durch das Gesetz bewilligten Mittel betragen 846 000 *M.* Hierzu kommt a) Beitrag der Interessenten nach dem Gesetze 50 000 *M.*, b) nachträglicher Beitrag des Kreises der Eder 13 700 *M.*, so dass das Gesammtbaukapital 909 700 *M.* beträgt. Davon waren bis Ende September 1883 27 942 *M.* verausgabt, inzwischen sind 626 260 *M.* weiter verwendet, so dass die Gesammtausgabe bis Ende September 1884 654 202 *M.* beträgt. Der noch verbleibende Bestand von 255 498 *M.* wird zur anschlagmässigen Fertigstellung der Bahn genügen.

12. Hachenburg nach Westerburg.

Das zur Bauausführung erforderliche Grundeigenthum ist im Laufe des Berichtsjahres auf der ganzen Strecke zur Disposition gestellt, auch sind die Bauarbeiten, insbesondere die Erdarbeiten und Kunstbauten, im Sommer 1884 an den wichtigeren Punkten in Angriff genommen worden. Die Eröffnung ist für den Herbst 1886 in Aussicht zu nehmen.

Die bewilligten Baukosten betragen 2 285 000 *M.* wovon bis Ende September 1883 verausgabt waren 119 729 *M.* Vom 1. Oktober 1883 sind bis Ende September 1884 weiter verwendet 199 345 *M.*, zusammen 319 074 *M.*, so dass noch verfügbar sind 1 965 926 *M.*

13. Prüm, St. Vith, Montjoie nach Rothe Erde (Aachen) mit Abzweigung von Faimonville oder einem anderen geeigneten Punkte der Hauptbahn nach Malmedy.

Der Bau der Theilstrecke Rothe Erde-Montjoie — 45 km lang — welcher im September 1883 begonnen hat, war bis zum 1. Oktober v. J. soweit gefördert worden, dass das Gleise von Rothe Erde bis Bahnhof Rären auf eine Länge von rund 17 km vorgestreckt werden konnte und gehofft werden darf bei günstiger Witterung bis April 1885 mit dem Gleise den Bahnhof Montjoie zu erreichen. Die Bahnhofshochbauten sind in Angriff genommen und grösstentheils im Rohbau fertiggestellt. Die Inbetriebnahme der Theilstrecke Rothe Erde-Montjoie ist für Mitte 1885 in Aussicht genommen.

Die weitere Strecke Montjoie-Weismes nebst der Zweigbahn nach Malmedy ist in einer Gesammtlänge von 35 km gegen Mitte 1884 in Bauangriff genommen worden. Die Projekte für die Reststrecke Weismes-St. Vith-Prüm sind fertig gestellt und wird der Bau begonnen werden, sobald der erforderliche Grund und Boden von den dazu verpflichteten Kreisen zur Verfügung gestellt sein wird.

Die Gesammtausgabe bis Ende September 1884 beläuft sich auf 3 048 672 *M.* und blieben verfügbar 11 675 328 *M.*

14. Rären (oder einem anderen geeigneten Punkte der Bahn zu 13.) nach Eupen.

Die Verhandlungen mit den Interessenten wegen unentgeltlicher Gestellung des zum Bahnbau erforderlichen Terrains sind noch nicht zum Abschluss gekommen. Die bewilligten Baumittel betragen 970 000 *M.*

15. Walheim (oder einem anderen Punkte der Bahn zu 13.) nach Stolberg.

Die gesetzlichen Vorbedingungen — unentgeltliche und lastenfreie Hergabe des zur Bahn erforderlichen Terrains — seitens der Interessenten sind noch nicht erfüllt. Die bewilligten Baumittel betragen 1 263 000 *M.*

16. Ahrweiler nach Adenau.

Nachdem der Kreis Adenau die Verpflichtung zur unentgeltlichen und lastenfreien Ueberweisung des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens an die Staatsregierung, welche zu diesen Kosten ihrerseits einen Zuschuss von 300 000 *M.* leistet, übernommen hat, ist im Monat August 1884 mit dem Bau einiger Brücken begonnen worden. Mit den übrigen Bauarbeiten kann erst nach erfolgter Ueberweisung des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens — voraussichtlich im Frühjahr 1885 — vorgegangen werden.

Die bewilligten Geldmittel betragen 3 560 000 *M.*, wovon bis Ende September 1884 125 985 *M.* verausgabt und noch 3 433 015 Mark verfügbar sind.

Der Gesetzentwurf,

betreffend die Bedingungen für die zum Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ertheilende neue Konzession und die Ausübung der hiernach dem Staate vorzubehaltenden Einlösungsrechte.

Dieser wichtige Gesetzentwurf lautete nach der Regierungs-Vorlage mit den Zusatz-Anträgen des Eisenbahn-Ausschusses wie folgt:

Artikel I.

Die Regierung wird ermächtigt, die Aktiengesellschaft der ausschliesslich privilegirten Kaiser Ferdinands-Nordbahn, welche künftig die Firma: „K. K. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn“ zu führen hat, unter den in dem nachfolgenden, von den Ministern der Finanzen und des Handels mit der Direktion der genannten Gesellschaft zu Wien am 10. Januar 1885 vereinbarten Uebereinkommen festgestellten Bedingungen und Modalitäten eine Konzession zum Betriebe der im § 1 des Uebereinkommens angeführten Eisenbahnen insbesondere gegen dem zu ertheilen, dass mit dem Zeitpunkte der Ertheilung dieser Konzession das Privilegium vom 4. März 1836, P. G. S. No. 50, sammt Nachträgen ausser Kraft zu treten hat.

Artikel II.*)

Die vorstehende Ermächtigung wird ferner an die Bedingung geknüpft, dass der § 7 des Uebereinkommens in folgender Weise zu lauten hat:

§ 7.

„Das Tarifbestimmungsrecht wie auch die Betheiligung an dem Reingewinne wird für das ganze öffentliche Eisenbahnnetz der Gesellschaft (§§ 1, 9, 10 und 15), mit alleinigem Ausschlusse der Lokalbahnen (§§ 16 und 19), dem Staate vorbehalten und nach Massgabe der nachfolgenden Bestimmungen ausgeübt:

1. Die Normaltarife (inklusive Spezialtarife), Ausnahmetarife und Nebengebühren im Personen- und Güterverkehre (Eilgüter, Frachtgüter, lebende Thiere, Fahrzeuge und Leichen), sowie die Waarenklassifikation und die allgemeinen Tarifbestimmungen (Theil I) für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen werden nach Anhörung der Gesellschaft jeweilig vom K. K. Handelsministerium festgesetzt.

2. Die Gesellschaft unterwirft sich der durch das Handelsministerium vorzunehmenden Tariffestsetzung vorbehaltlos und ohne Rücksicht auf die Höhe ihres Reingewinnes, sofern das Handelsministerium hierbei:

a) die von der Gesellschaft bereits heute niedriger als auf den Westlichen Staatsbahnen bemessenen Tarife nicht unter dieses Ausmass herabsetzt;

b) für den Kohlenverkehr, unter Berücksichtigung der besonderen Lokal- und Konkurrenzverhältnisse des Nordbahnnetzes, einen Tarif festsetzt, wonach:

aa) die Gesammt-Tarifsätze von den einzelnen Gruben des Ostrau-Karwiner Reviers, respektive ab Montanbahnhof Dombrau nach Wien (Nordbahnhof) und Floridsdorf 4 fl. 8 kr., nach Brünn 2 fl. 93 kr., exklusive Manipulationsgebühr, pro Tonne betragen;

bb) die Gesammt-Tarifsätze für die dazwischen gelegenen Stationen nach denselben Grundsätzen unter Einrechnung der gleichen Montangebühren gebildet sind;

cc) der Gesammttarifsatz für Kohle von Szczakowa nach Krakau 1 fl. 32 kr., inklusive Manipulationsgebühr, pro Tonne beträgt;

c) im übrigen für das Nordbahnnetz nicht niedrigere Tarife festsetzt, als die dermaligen Normaltarife (inklusive Spezialtarife) und Ausnahmetarife der westlich von Wien gelegenen Hauptlinien des Oesterreichischen Staatsbahnnetzes.

3. Ergiebt sich aus der abgeschlossenen Betriebsrechnung dass der Reingewinn der Gesellschaft (Z. 6) jenen Betrag übersteigt, welcher der Ziffer einer Jahresdividende von 105 fl. Oe. W. in Noten für jede der mit 74,511¼ Stück zu 1000 fl. CM. = 1050 fl. Oe. W. angenommenen Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gleichkommt, so ist das Handelsministerium berechtigt, weitere Tarifreduktionen unter das in Z. 2, lit. a) bis c) bezeichnete Ausmass vorzunehmen. In diesem Falle sind die Kohlentarife für die oben [Z. 2, lit. b), aa) und bb)] bezeichneten Relationen ebenfalls ab Grube festzustellen.

Stellt es sich hierbei nachträglich heraus, dass der Reingewinn der Gesellschaft die in Z. 3 bezeichnete Höhe nicht erreicht, so erwächst der Gesellschaft hieraus lediglich der Anspruch auf eine zur Vermeidung des Ausfalles voraussichtlich geeignete Abänderung der festgesetzten Tarife.

---

*) Nach dem Antrag des Eisenbahnausschusses sind die Artikel II—VII in die Regierungsvorlage eingeschoben, so dass die Artikel II, III, IV der Regierungsvorlage zu Artikel VII, VIII und IX geworden sind. Den Wortlaut der abändernden Beschlüsse, welche vom Abgeordnetenhaus bei der Spezial-Debatte des Gesetzentwurfs am 27. März gefasst wurden, können wir erst in nächster Nummer mittheilen. D. Red.

4. Stellt sich dagegen nach Massgabe der abgeschlossenen Betriebsrechnung wann immer heraus, dass der im vorausgegangenen Betriebsjahre erzielte Reingewinn der Gesellschaft den Betrag von 105 fl Oe. W. pro Aktie überstiegen hat, so ist dieser Ueberschuss — unbeschadet des dem Handelsministerium zustehenden Rechtes zur Vornahme weiterer Tarifreduktionen — zwischen dem Staate und der Gesellschaft hälftig zu theilen, und hat die Gesellschaft den dem Staate zur freien Verfügung zufallenden Antheil binnen vier Wochen nach erfolgtem Abschlusse der Betriebsrechnung an die Staatsverwaltung abzuführen.

5. Die in Gemässheit der vorausgehenden Bestimmungen (Z. 4) auf den Staat entfallenden Ueberschussantheile werden bei der Bestimmung des Einlösungspreises (§ 5, lit. a) aus den Reinerträgnissen des Bahnbetriebes ausgeschieden werden.

6. Der in Z. 2 bis 4 genannte Reingewinn der Gesellschaft wird unter Aufsicht des Handelsministeriums, welchem die Prüfung und Genehmigung der einschlägigen Rechnungen vorbehalten bleibt, Jahr für Jahr in folgender Weise ermittelt:

a) Für die Montananlagen (gesellschaftliche Kohlenwerke, Ostrauer Montanbahn, Brikettsfabrik Ostrau) einerseits und für das die sonstigen Unternehmungen der Gesellschaft mit Ausschluss der Lokalbahnen (§§ 16 und 19) umfassende öffentliche Eisenbahn-Unternehmen andererseits wird je eine getrennte Betriebsrechnung aufgestellt.

b) Die Kosten der allgemeinen Verwaltung, sowie alle anderen Auslagen, welche die Gesammtheit der gesellschaftlichen Unternehmungen oder die Gesellschaft als solche treffen, jedoch mit Ausschluss der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals, werden auf die beiden Betriebsrechnungen nach einem vom Handelsministerium festzusetzenden Schlüssel vertheilt.

c) Von dem hiernach für das öffentliche Eisenbahnunternehmen sich ergebenden Betriebsüberschusse werden folgende Posten in Abzug gebracht:

aa) die jeweilig für die Verzinsung und Amortisation der gesellschaftlichen Prioritätsanlehen, insoweit dieselben nicht die Lokalbahnen (§§ 16 und 19) betreffen, erforderlichen Beträge zuzüglich der nach § 4 zu leistenden Tilgungsfonds-Annuitäten;

bb) die in Folge successiver Verloosung der in § 3 genannten Aktien zur Rückzahlung derselben mit ihrem Nennwerthe planmässig zu verwendenden Beträge, abzüglich der auf die schon verloosten Aktien entfallenden, der Tilgungsquote zuwachsenden fünfprozentigen Zinsen.

d) Der nach Abzug der in lit. aa) und bb) angeführten Posten verbleibende Rest des Betriebsüberschusses des öffentlichen Eisenbahnunternehmens bildet den Reingewinn der Gesellschaft im Sinne der Z. 2 bis 4.

7. Für alle aus der Durchführung der Bestimmungen des § 7, Z. 3 und 6, entstehenden Streitigkeiten unterwerfen sich die vertragschliessenden Parteien dem Schiedsrichterspruche des Obersten Gerichtshofes in Wien."

Artikel III.

Die im Artikel II, § 7, Z. 2, lit. a) bis c) genannten Tarife haben als Maximaltarife zu gelten.

Artikel IV.

Bei der Ausübung des dem Handelsministerium nach Artikel II, § 7, Z. 3, zustehenden Rechtes zur Vornahme der Tarifreduktionen hat im allgemeinen als Grundsatz zu gelten, dass die Normaltarife (inklusive Spezialtarife), Ausnahmetarife und Nebengebühren des Nordbahnnetzes nicht höher bemessen werden sollen, als die jeweiligen Tarife der Westlichen Staatsbahnen, und ist hierbei in folgender Weise vorzugehen:

a) sollten im Zeitpunkte der vorzunehmenden Tarifreduktion die angeführten Tarife der Westlichen Staatsbahnen niedriger bemessen sein als jene des Nordbahnnetzes, so sind letztere successive auf das Ausmass der ersteren herabzusetzen;

b) tritt die in lit. a) bezeichnete Voraussetzung nicht ein, oder hat die daselbst vorgesehene Tarifherabsetzung bereits stattgefunden, so sind anderweitige Tarifreduktionen insofern vorzunehmen, als dies nach Massgabe der volkswirthschaftlichen Bedürfnisse geboten erscheint;

c) diese Tarifreduktionen [lit. a) und b)] sind ohne Rücksicht darauf vorzunehmen, ob hierdurch für die Zukunft eine Herabminderung des dem Staate nach Artikel II, § 7, Z. 4 vorbehaltenen Gewinnantheils voraussichtlich herbeigeführt wird.

Artikel V.

Die Regierung hat dafür Sorge zu tragen, dass die in die Betriebsrechnung (Artikel II § 7, Z. 6) einzustellenden Reservefondsbeiträge aller Art strengstens auf das Mass des thatsächlichen Bedürfnisses beschränkt werden.

Artikel VI.

Für etwaige, aus der Durchführung der Bestimmungen des Artikels II, § 7, Z. 3 und 6 entstehenden Streitigkeiten wird der Oberste Gerichtshof in Wien als Schiedsgericht bestellt.

Artikel VII.

Die Regierung wird ermächtigt, in dem von ihr zu bestimmenden Zeitpunkte das dem Staate in § 14 des obigen Uebereinkommens eingeräumte Recht, den der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gehörigen Ein Sechstelantheil der Wiener Verbindungsbahn einzulösen, unter vereinbarten Modalitäten auszuüben.

Artikel VIII.

Für den Fall der Ausübung des dem Staate im § 5 des Uebereinkommens vorbehaltenen Einlösungsrechtes an dem gesammten, den Gegenstand der neuen Konzession bildenden Unternehmen wird schon jetzt angeordnet, dass bei der nach § 5, lit. a) des Uebereinkommens zur Bestimmung des Einlösungspreises vorzunehmenden Ermittlung der Reinerträgnisse des Bahnbetriebes jene Steuern, wie die Erwerb- und Einkommensteuer etc., deren Entrichtung aus dem Einlösungspreise der Gesellschaft auch nach erfolgter Einlösung zufolge der im Zeitpunkte derselben geltenden Gesetze obliegen würde, aus den in die Betriebsrechnung einzustellenden Betriebsauslagen auszuscheiden sein werden.

Artikel IX.

Mit dem Vollzuge des gegenwärtigen Gesetzes, welches mit dem Tage seiner Kundmachung in Wirksamkeit tritt, sind Mein Finanzminister und Mein Handelsminister beauftragt.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Plenarbeschluss des Oesterreichischen Abgeordnetenhauses in der Nordbahnfrage.

Mit 11 Stimmen Majorität wurde nach äusserst aufregenden und mitunter tumultuarischen Debatten nachdem sich die für die Verstaatlichung stimmende Opposition durch einen Exodus des Eingehens in die Spezialdebatte enthielt, die Nordbahnkonvention endlich angenommen. An derselben ist die ursprüngliche (zweite) Regierungsvorlage gar nicht und die Amendements des Eisenbahnausschusses nur schwer kenntlich; so viele und schwerwiegende Zugeständnisse und Leistungen wurden noch in der letzten Stunde von dem die Vermittelung übernehmenden Centrum von der Nordbahn verlangt, welches hierbei den Anregungen des bahnkundigen, geistreichen Führers der Minorität, des Justizministers a. D. Dr. Herbst, getreulich folgte. Dieselben haben für das angeblich durch die Missgunst der Majorität des Abgeordnetenhauses „hart bedrängte Wien" höchst werthvolle Errungenschaften, wie die 30 pCt. Ermässigung der Kohlenfracht, der billigeren Approvisionirung und die Erhaltung der bisherigen Kommunalzuschläge erzielt, welche Resultate bei einer Verstaatlichung nicht zu erwarten gewesen wären. Darin, und in der Verhütung der sonst unvermeidlich gewesenen Prozesse zwischen dem Staat und der Nordbahn über die Verlängerung des Privilegiums oder deren Expropriation liegt die Rechtfertigung des Uebereinkommens. Dass dieses auch vom Herrenhause und von der Nordbahn selbst acceptirt werden wird, steht ausser Zweifel. Wie endlich selbst oppositionelle Blätter über die erlangten Zugeständnisse der Nordbahn denken, ist aus folgendem Resumé der „N. Fr. Presse" zu ersehen.

Es werden die Kohlensätze der Westlichen Staatsbahnen als Maximaltarife eingeführt, Wien wird eine wesentliche Erleichterung seiner Lebensbedingungen erhalten. Was bedeutet das für die Nordbahn? Millionen. Die Zinsen einer Anleihe von etwa vierzig Millionen dürfen bei der Betriebsrechnung, welche für die Fixirung der Dividendengrenze gilt, nicht in Abzug gebracht werden. Wieder eine Mehrlast von Millionen. Die Montanbahn wird in ihrem Ertrage wesentlich reduzirt, die Fundirung der schwebenden Schuld ist auch eine Einzellast der Aktionäre geworden, die Garantie der Mährisch-Schlesischen Nordbahn entfällt, die Amortisationsquote steigt bedeutend. Niemand ist jetzt im Stande, die finanzielle Rückwirkung des Uebereinkommens anzugeben, aber gewiss ist, dass heute die Nordbahn vor der folgenschweren Entscheidung steht, ob sie das Uebereinkommen annehmen soll oder nicht. Es ist müssig, irgend eine Ziffer anzugeben, welche ja doch nicht authentisch sein kann; aber wenn wir gezwungen wären, eine Zahl zu nennen, um nur ein Bild zu bieten von dem entstehenden Ausfalle, so würden wir sagen, dass bei der Nordbahn in den ersten Jahren, so lange die Rückwirkung der Tarife auf die Steigerung des Verkehres nicht eingetreten ist, über vier Millionen weniger als bisher zur Vertheilung als Superdividende disponibel sein werden. Doch eine solche Berechnung ist ganz willkürlich, sie kann kaum den Werth einer Schätzung beanspruchen und soll nur dazu dienen, um zu veranschaulichen, welche Revolution sich bei dieser Gesellschaft vollzogen hat. Die wirthschaftliche Bedeutung des Vertrages für die Stadt Wien ist gewiss eine grosse, und das finanzielle Opfer, welches der Gesellschaft auferlegt wird, kann demnach kein geringes sein. Doch der Aktionär ist vervehmt, und seine Leiden erwecken nur Spott. Die Nordbahn durchzieht reiche Länder, welche noch einer unberechenbaren Entwickelung fähig sind, und wenn die Verwaltung die Zeit begreifen und verstehen wird, den modernen Anforderungen zu genügen, so

kann die Nordbahn noch einmal auch finanziell werden, was sie bisher war, und in Uebereinstimmung mit dem Interesse des Volkes die eigene Entwickelung fördern.

Beschlüsse der beiden Häuser des Oesterreichischen Reichsrathes. Im Herrenhause wurde der Gesetzentwurf über die Abänderung der Staatsgarantie der Böhmischen Westbahn und die Bestimmungen über deren Einlösung durch den Staat angenommen. — Im Abgeordnetenhause wurden folgende Gesetzentwürfe in zweiter und dritter Lesung angenommen, und zwar über die Herstellung einer Eisenbahn von Doboj über Dolny-Tuzla nach Simin-Han, die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau der Mühlkreisbahn, die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Lokalbahn von Lemberg nach Rawa-Ruska, die Zugeständnisse und Bedingungen für den Bau einer Lokalbahn von Laibach nach Stein, endlich den Bau der Lokalbahnen von Hatua-Kimpolung und von Hliboka-Berhometh mit der Abzweigung nach Karapczin-Czudin. — Diese Bahnlinien nehmen den Staat mit einer Summe von ca. 5 200 000 fl. in Anspruch.

Anzeigeblatt über den Viehverkehr.

Für die diesfälligen Verfügungen und die Regelung des Viehverkehres aus Anlass ansteckender Krankheiten wird laut Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 15. April d. J. anfangend ein Anzeigeblatt herausgegeben. In dasselbe werden zunächst die Fälle des Ausbruches der Rinderpest in Oesterreich-Ungarn und im benachbarten Auslande, ferner die diesfalls von den politischen Landesstellen getroffenen Verfügungen, bezw. deren Wiederaufhebung, endlich auch die von Ungarn und den angrenzenden Staaten mit Rücksicht auf den jeweiligen Stand der Thierseuchen getroffenen, die Oesterreichischen Verkehrsverhältnisse berührenden Massnahmen Aufnahme finden. Ausser diesen Bekanntmachungen vorübergehender Natur wird das Anzeigeblatt auch alle weitern den Viehtransport auf Eisenbahnen betreffenden Gesetze, Normativerlässe etc. enthalten. Das nähere über die Anschaffung dieses Blattes ist im „Centralblatte für die Oesterreichischen Eisenbahnen" vom 24. v. M. enthalten; demselben wird die auch in dieser Zeitung rühmlichst erwähnte Arbeit des Ministerialsekretärs Dr. Freiherr von Buschmann über Viehseuchen-Vorschriften beigegeben.

Verhalten bei Unfällen von Postambulanzfahrten.

Hierüber wurde der Erlass des Oesterreichischen Handelsministeriums vom 28. v. M., an die Oesterreichischen Bahnverwaltungen mitgetheilt, dass beim Schadhaftwerden eines solchen Wagens während der Fahrt, welches die Ausschaltung desselben nothwendig macht, die Postambulanzbeamten wegen Umladung der Post- und die Station, wo diese Umladung zu geschehen hat, bezw. telegraphisch zu verständigen sind. Ein gleicher Avis hat eventuell an das Bahnhofspostamt zur Einleitung des Erforderlichen zu erfolgen.

Der dritte Agrartag in Wien.

Derselbe hat rücksichtlich der Bahntarife folgende Resolution gefasst: „Der Agrartag spricht unter Berufung auf einen Beschluss vom Jahre 1879 seine Ueberzeugung dahin aus, dass im Interesse der Volkswirthschaft die Verstaatlichung der Eisenbahnen als das Ziel der Oesterreichischen Eisenbahnpolitik anzusehen und anzustreben sei. Vorläufig aber erheischt die gegenwärtige Lage der Landwirthschaft eine ungesäumte und energische Einflussnahme des Staates auf das Tarifwesen der Privatbahnen, damit dasselbe mit den gleichzeitigen Massregeln auf dem Gebiete des Zollwesens in Uebereinstimmung gebracht werde. Namentlich möge die hohe Regierung mit allem Nachdruck dahin wirken: a) dass die Export-Tarifsätze für inländische landwirthschaftliche Produkte auf jeder einzelnen Bahn pro 100 Kilogramm und 1 Kilometer nicht höher berechnet werden, als die auf der nämlichen Bahn für den Transitverker ausländischer Produkte zugestandenen Frachtsätze; b) dass die Tarifsätze für inländische landwirthschaftliche Produkte im Verkehr der einzelnen Kronländer unter einander pro 100 kg und 1 km nicht höher berechnet werden, als die auf derselben Bahn für ausländische oder Ungarische Produkte im Verkehr nach Oesterreich zugestandenen Frachtsätze; c) dass auf den Oesterreichischen Privatbahnen die Tarife für den Lokalverkehr in landwirthschaftlichen Produkten bedeutend reduzirt werden und den auf den Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahnen jeweilig gültigen Frachtsätzen möglichst gleichgestellt werden." Diese Anträge wurden mit einer Modifikation angenommen, welche dem Wunsche Ausdruck gibt, dass auch auf den Oesterreichischen Staatsbahnen die Tarife für den Lokalverkehr in landwirthschaftlichen Produkten und Bedarfsmitteln bedeutend reduzirt und die Tarife der Privatbahnen jenen der Oesterreichischen und Ungarischen Staatsbahnen möglichst gleichgestellt werden.

Konstituirung der Lokalbahn-Gesellschaft Asch-Rossbach.

Unter der Firma Lokalbahn Asch-Rossbach konstituirte sich am 14. v. Mts. eine Aktiengesellschaft, welche sich den dem Bauunternehmer Wilhelm Rzizek in Wien konzessionirten Bau und Betrieb der an die Station Asch der Bayerischen Staatsbahn anschliessenden normalspurigen Eisenbahn von Asch nach Rossbach (in Böhmen), eventuell den Ausbau dieser Lokalbahn bis zur Landesgrenze, sowie den Bau von Flügelbahnen zur Aufgabe stellt. Die Aktiengesellschaft hat ihren Sitz in Wien. Das Gesellschaftskapital ist auf 600 000 fl. festgesetzt und besteht aus 2 000 Stück Prioritätsaktien à 100 fl. und 4 000 Stück Stammaktien à 100 fl. Von den Prioritätsaktien werden zunächst nur 1 650 Stück im Betrage von 165 000 fl. ausgegeben, während der Restbetrag von 35 000 fl. erst nach Massgabe des eventuellen Bedarfes auf Beschluss des Vorstandes zur Ausgabe gelangen soll. Der Staat ist an dem Unternehmen durch die zugesicherte Uebernahme von 2 800 Stück Stammaktien betheiligt.

Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft.

Unter Vorsitz des Verwaltungsraths-Präsidenten Hofrath Wilhelm Eichler Freiherr v. Eichkron wurde am 24. v. Mts. die (13.) ordentliche Generalversammlung der Ersten Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft abgehalten. Der für die Geschäftsperiode 1884 erstattete Bericht, aus welchem wir in No. 25 S. 327 referirten, wurde nach Entgegennahme des Revisionsberichtes, ebenso wie der Rechnungsabschluss genehmigt und dem Verwaltungsrathe einhellig das Absolutorium ertheilt. — Die Verwendung des Reingewinnes pro 1884 wurde mit 274 869 fl. ausgewiesen. Nach Abschlag der fünfprozentigen Kapitalsverzinsung mit 106 240 fl. bleiben 168 629 fl. und nach den statutenmässigen Abzügen für Tantième und Reserve 134 903 fl. verfügbar. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon 132 800 fl. als Superdividende zu vertheilen und 2 103 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Die Gesammtdividende würde sonach einschliesslich der fünfprozentigen Kapitalszinsen von 4 fl. pro Aktie, ein Erträgniss von 9 fl. pro Aktie = $11^1/_4$ pCt., bilden. Der Antrag wurde einhellig angenommen.

Generalversammlung der Theisseisenbahn-Gesellschaft.

Dieselbe wurde am 28. v. Mts. abgehalten. Dem Geschäftsberichte ist zu entnehmen, dass im abgelaufenen Jahre 8 226 Stück Aktien im Betrage von 2 025 170 fl. verloost wurden, so dass mit Jahresschluss noch 45 478 Aktien im Betrage von 11 142 110 fl. verbleiben. Zur Amortisirung des Prämienanlehens wurden in zwei Raten zusammen 819 000 fl. an die Oesterreichische Kreditanstalt gezahlt, und zwar 112 213 fl. für die Kapitalstilgung, 706 786 fl. an Zinsen. Der Stand der Prämienschuld mit Jahresschluss beträgt 14 051 219 fl. Von den Prioritätsobligationen wurden in zwei Fälligkeiten zusammen 46 000 fl. verloost und zurückgezahlt; der Stand derselben mit Jahresschluss beträgt 19 571 000 fl. Nominal. Der Bericht wurde genehmigend zur Kenntniss genommen.

Generalversammlung der I. Siebenbürger Bahn.

In der am 29. v. Mts. abgehaltenen Generalversammlung wurde seitens der Aktionäre der Bericht, dass die Einlösung der Koupons und die Amortisation der gesellschaftlichen Titres seitens der Regierung ordnungsgemäss erfolgt sei, einhellig zur Kenntniss genommen und der Verwaltung das Absolutorium ertheilt.

Betriebsergebnisse der Serbischen Eisenbahn im Jahre 1884.

Im internen Verkehr (Belgrad-Nisch) hat sich ein Defizit von 25 000 Dinar bis Ende 1884 ergeben, das jedoch durch den Gewinnantheil, welcher der Gesellschaft auf der Belgrad-Semliner Verbindungsbahn zufällt, gedeckt erscheint. Hieraus ergibt sich die interessante Thatsache, dass die Serbische Bahnlinie, obwohl eine Sackbahn, dennoch eine Rentabilität gewährt. Der Bau des definitiven Bahnhofes in Belgrad ist der Vollendung nahe, so dass derselbe im Mai d. J. dem Verkehr übergeben werden dürfte. Die Mindereinnahmen der Serbischen Staatsbahn in den beiden letzten Monaten des Vorjahres, erklären sich aus der dort herrschenden Klauenseuche, welche den Export nach Oesterreich-Ungarn eingeschränkt hat.

Automatische Vacuum-Bremsen.

Ueber diese Bremsen hielt deren bekannter Erfinder und Verbreiter John George Hardy im Eisenbahnklub einen recht anschaulichen Vortrag. Ueber den Kostenpunkt äusserte er sich dahin, dass er nicht genau angeben könne, wie viel die automatische Bremse in Oesterreich koste, da er sie bisher hier nicht gemacht habe. In England kostet sie pro Lokomotive 60 £ und pro Wagen 18 £, was ca. 700 fl. resp. 200 fl. Oe. W. entspricht; doch könnte bei hierortiger Erzeugung derselbe Preis wie in London erzielt werden, so dass ein Bremsapparat pro Lokomotive sich auf ca. 600 fl. und pro Wagen auf 170—180 fl. stellen würde. Der Präsident Dr. Eger hob die Verdienste des Bremsenkonstrukteurs für die Verkehrssicherheit rühmend hervor.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die Russisch-Englischen Rüstungen und die Niederlage der Franzosen in China deprimirten auch die hiesige Börse und verflaute die noch widerstandsfähigen Kurse der Transportwerthe

Dazu kamen die Vorgänge im Abgeordnetenhause bei der Debattirung der Nordbahn (nur 2485), welche die wirthschaftliche Situation trübten, so dass Staatsbahn (304.25) und Südbahn (136.75) trotz Mehreinnahmen doch etwas wichen; Lemberg-Czernowitz (225.50) behauptet sich infolge der erhofften Dividende in ihrer Avance.

Die Bahn auf den Berg Washington.

Der vor kurzem im Alter von 81 Jahren erfolgte Tod von Sylvester Marsh, dem genialen Erfinder und Erbauer der ersten Zahnradbahn auf den Berg Washington ruft die Erinnerung an alle die Schwierigkeiten wach, die sich dem Unternehmen entgegenstellten und von dem Verstorbenen überwunden wurden. Der Washington ist der höchste Berg der Kette der weissen Berge im Staate New-Hampshire, erhebt sich 1 800 m über Meer und ist ein beliebter Sommeraufenthalt. Früher erreichte man den Gipfel mit einem Saumpfad von mehr als 14 km Länge, später wurde dann ein fahrbarer Weg mit mittlerer Steigung 1 : 8 und Maximalsteigung 1 : 6 hergestellt. Im Jahre 1852 erwachte in Sylvester Marsh, der auf dem Berge die Sommerfrische genoss, der Gedanke, eine Eisenbahn auf den Gipfel zu bauen, aber die Ertheilung der Konzession verzögerte sich 16 Jahre, da man das Projekt für unsinnig hielt. Als ihm endlich die Konzession ertheilt wurde, stellte ein Mitglied des Hauses, um das Unsinnige des Projektes zu illustriren, den Antrag auf Ertheilung einer Konzession für Erbauung einer Eisenbahn nach dem Mond.

Die Bahn wurde im Jahre 1869 mit einem Kostenaufwand von 600 000 ℳ hergestellt. Die Bergbahn ist auf Gerüsten in einer Länge von 4,5 km mit einer mittleren Steigung von 1 : 4,1 hergestellt und mit einer Maximalsteigung von 1 : 2,7. Die Halbmesser der neun Kurven liegen zwischen 150 und 280 m. Man beabsichtigte zunächst einen Betrieb mittelst Drahtseilen, aber man gab dies auf und entschied sich für den Betrieb durch Mittelschiene, welche aus einer Zahnstange besteht, die aus zwei Winkeleisen von 75 mm Schenkellänge in 125 mm Abstand konstruirt ist. Diese Winkel sind durch runde Bolzen von 37 m Durchmesser und 100 mm Abstand von Mitte zu Mitte verbunden. Die Lokomotive wiegt 6½ Tonnen und schiebt den Wagen bergan, die Triebräder greifen in die Zahnstange. Die Mittelschiene wird von wagehalsigen Leuten zu allen Jahreszeiten benutzt, um mittelst eines Schlittens, der aus einem Brett und zwei Kufen besteht, die seitlich die Mittelschiene umfassen, die Thalfahrt zu machen. Ein Handhebel gestattet etwa nothwendig werdendes Bremsen durch Andrücken der Kufen. Die Geschwindigkeit dieser Schlitten ist eine ausserordentliche, so dass die Thalfahrt in sieben Minuten zurückgelegt wird. Auf einem solchen Schlitten mit Bremsung fährt ein Mann jedem abwärts gehenden Zuge voraus. Die Maschinencylinder saugen bei der Thalfahrt Luft ein und die bei der Zusammendrückung derselben entstehende Hitze wird durch eingespritztes Wasser aufgenommen, welches durch den Schornstein als Dampf entweicht, so dass es aussieht, als führe die Maschine unter Dampf zu Thal.

Seit den bisherigen 15 Betriebsjahren hat dank den ausserordentlichen Vorsichtsmassregeln bisher kein Unfall oder Verletzung eines einzigen Reisenden stattgefunden. R. B.

Enteignung.

v. O. 1. **Wird ein Theil einer Haus- und Gartenbesitzung, welche für den Besitzer als behaglicher Ruhesitz dient, zu einer Eisenbahnanlage enteignet, so kann der Eigenthümer auf Grund des § 9 des Preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 nur dann verlangen, dass der Eisenbahnunternehmer das Ganze gegen Entschädigung übernehme, wenn das Restgrundstück nicht mehr als Ruhesitz benutzt werden kann; eine blosse Beeinträchtigung dagegen derjenigen Eigenschaften, welche den Besitz als einen behaglichen Ruhesitz charakterisiren, begründen nicht den Anspruch auf Uebernahme der ganzen Besitzung.** Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter nimmt mit dem Kläger an, dass die Haus- und Gartenbesitzung desselben die Bestimmung gehabt habe, für ihn und seine Familie als Ruhesitz zu dienen. Er erkennt auch in Uebereinstimmung mit § 9 des Preussischen Enteignungsgesetzes an, dass der Beklagte zur Uebernahme der ganzen Besitzung gegen Entschädigung verpflichtet gewesen sein würde, wenn durch die Enteignung der nordwestlichen Gartenecke und die Anlegung der Eisenbahn in nächster Nähe der Hinterseite des Hauses die Erfüllung jener Bestimmung unmöglich geworden wäre. Er gelangt aber auf Grund rein thatsächlicher Erwägungen zu dem Ergebniss, dass zwar eine Beeinträchtigung aller derjenigen Eigenschaften, welche die Grundbestimmung des Klägers als einen behaglichen Ruhesitz charakterisiren, stattgefunden hat, dieser ihr Charakter aber nicht aufgehoben und darum nicht anzunehmen ist, dass das Restgrundstück nicht mehr seiner bisherigen Bestimmung gemäss benutzt werden könne". (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 20. Januar 1885 in Sachen R. wider den Preussischen Eisenbahnfiskus. Rep. 265/84.)

2. **Der nicht minder im Preussischen wie im gemeinen Recht geltende Rechtsgrundsatz, dass der Schaden nicht zu vergüten ist, welcher auch eingetreten sein würde, wenn die schädigende Handlung nicht erfolgt wäre, ist bei der Enteignung nur anwendbar, wenn feststeht, dass der Expropriat die ihm durch die sein Grundstück durchschneidende Anlage zugefügten Nachtheile auch ohne diese Anlage dadurch, dass sie auf einem Nachbargrundstücke errichtet worden wäre, erlitten hätte. Dagegen genügt nicht zur Beseitigung des Ersatzanspruches die Feststellung der blossen Möglichkeit, dass der Expropriat auch ohne die Enteignung die Nachtheile hätte erleiden können.** Aus den Entscheidungsgründen: „Anwendbar würde der erwähnte Rechtssatz nur sein, wenn feststünde, dass der Kläger die ihm jetzt durch die Eisenbahnanlage zugefügten Nachtheile auch ohne diese Anlage erlitten hätte und da er sie nach der eigenen Voraussetzung der Vorderrichter ohne Enteignung nur erlitten haben würde, wenn die Eisenbahn auf den Nachbargrundstücken der Grenze entlang geführt worden wäre, dass Letzteres wirklich geschehen sein würde, wenn die Enteignung des klägerischen Grundstücks nicht stattgefunden hätte. Eine solche Feststellung ist aber von den Vorderrichtern nicht getroffen, die Anlage der Eisenbahn längs der Grenze des klägerischen Grundstücks vielmehr nur als ein möglicher Fall gedacht. Eine solche Möglichkeit schliesst den an sich vorhandenen ursächlichen Zusammenhang zwischen dem schädigenden Akte und dem Schaden nicht aus und hebt darum auch die Verantwortlichkeit des Beklagten für die Folgen der Enteignung nicht auf". (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 20. Januar 1885 in Sachen K. wider den Preuss. Eisenbahnfiskus. Rep. 265/84.)

Miszellen.

Die Pariser Ausstellung im Jahre 1889.

Georges Berger, welcher der Leiter der fremden Sektionen der „Pariser Internationalen Ausstellungen" von 1867 und 1878 war und später als Generalkommissar bei der in den Champs Elysées im Jahre 1881 abgehaltenen „Elektrischen Ausstellung" fungirte, ist einer der für die Generalkommission der im Jahre 1889 stattfindenden Pariser Ausstellung designirten Kandidaten. Berger hat vor kurzem seine Ansichten über die Organisation dieses Unternehmens der zum Zweck der Prüfung und Begutachtung der einleitenden Entwürfe eingesetzten Kommission vorgelegt und sie dann in einer vor wenigen Tagen erschienenen Broschüre dem grossen Publikum unterbreitet. Die Frage der Lage ausser Betracht lassend, erwägt er die Bedingungen, die zu erfüllen sein würden, um der Ausstellung von 1889 einen finanziellen Erfolg zu sichern und ihr eine ausgesprochene Originalität zu geben. Meiner Meinung nach könnten diese gewünschten Resultate sicher durch Aufgeben des allgemeinen Organisationssystems, das bei den Ausstellungen in den Jahren 1867 und 1878 in Anwendung war, erreicht werden. Der Bericht berührt einen wichtigen im Jahre 1878 unterschätzten Punkt:

„Die Vertheilung einer grossen Menge von Licht, sowie verschiedenartiger und pittoresker Gebäude, im Gegensatz zu einem Monumentalpalast."

Ist es auch erforderlich, die Grundidee zweier Hauptgebäude festzuhalten, eins für die schönen Künste und ein anderes für die Maschinen, so scheint es sich doch zu empfehlen, die Aussteller der verschiedenen Länder in ebenso viel verschiedenen Gebäuden zu placiren. Das für die Ausstellung von 1878 vorgeschlagene Arrangement, welches in der interessanten Rue des Nations zur Wirkung kam, dürfte viel empfehlenswerthes für künftige Unternehmungen dieser Art bieten. Ein solches Arrangement würde eine fast endlose Mannigfaltigkeit architektonischer Effekte sichern und dem Ganzen das Ansehen einer Stadt geben, die in so viele Viertel getheilt wäre, als ausstellende Nationen vertreten sein würden. Diese in Strassen angeordneten Viertel, die mit Läden ausgestattet werden müssten, um die Waaren eines jeden Ausstellers auszulegen, würden sich vorzüglich zur Beleuchtung bei Abend eignen und ihre Anziehungskraft könnte noch verstärkt werden durch Musikkioske, Theater, historische Aufzüge und verschiedene Schaustellungen, die alle einen grossen Zudrang des Publikums auch bei Nacht bewirken würden, ein bisher in internationalen Ausstellungen zu sehr vernachlässigter Punkt. Der ganze Effekt möchte vielleicht klassischer Strenge entbehren, dafür aber würde er sicherlich an Originalität und Reiz der Neuheit gewinnen. Es steht zu hoffen, dass Berger's Vorschlag angenommen und die Ausführung desselben ihm anvertraut werden wird. In obenstehendem haben wir eine flüchtige Skizze von den in Vorschlag gebrachten Prinzipien gegeben, ohne auf irgend welche Details der der Oeffentlichkeit unterbreiteten sorgfältigen Ausführungen Berger's näher einzugehen. (Vorstehender Vorschlag dürfte seine wesentlich bedenkliche Seite haben und dem eigentlichen Zwecke der Ausstellung kaum entsprechen. Bemerkung des Referenten.)

Sprengungen in Südwales.

Am Dienstag wurde zu Cardiff eine allgemeine Versammlung der Kohlenhändler abgehalten. Der Vorsitzende machte betreffs der beabsichtigten Verfolgung der Eigenthümer der Ynishir-Kohlengrube den Vorschlag, der Regierung statt einer Verordnung über das Fortgehen der Leute, wenn gesprengt wird, ein neues Gesetz zu empfehlen über Bewässerung der unterirdischen Wege in der unmittelbaren Nähe des Sprengortes. Man war der Ansicht, dass möglicher Weise die Regierung den Vorschlag annehmen würde, um den Forderungen des Home Office für vermehrte Sicherheit der Bergleute zu entsprechen. Gewissenhafte Untersuchung hat ergeben, dass die Explosionsgefahr durch das vorgeschlagene Verfahren wenn nicht ganz abgeschafft, so doch bedeutend verringert wird. Nach langer Diskussion wurde eine Deputation einflussreicher Männer an Mr. Wales, den Regierungs-Bergwerksinspektor des Distrikts, abgeordnet, um sich von dessen Anschauungen über den Gegenstand zu überzeugen.

Das Pariser Postamt und die Telephongesellschaft.

Der vor kurzem zwischen dem Französischen Ministerium für Post und Telegraphie und der Societé Générale des Telephones vereinbarte Vertrag ist bereits perfekt geworden. Das „Journal Officiel" hat soeben ein Dekret des Präsidenten der Französischen Republik veröffentlicht, welches über die Errichtung von Telephon-Kiosks entscheidet, die dem Publikum zum Zweck der Korrespondenz entweder mit einer in einem anderen Raume anwesenden Person, oder mit irgend einem Unterzeichner auf das System oder einem Telephon-Anschlussinhaber zur Verfügung gestellt werden sollen. Der Preis hierfür ist für Paris auf 50 Cts. für eine 5 Minuten dauernde Unterhaltung, auf 25 Cts. für die Provinzen festgesetzt. Das Dekret betrifft ausserdem die Kommunikation zwischen verschiedenen Städten und bestimmt den Preis für eine Unterhaltung von 5 Minuten Dauer auf 1 Frcs. für alle Entfernungen unter 100 km. Der Preis soll auf 50 Cts. reduzirt werden, wenn zwei telephonisch verbundene Städte durch ministerielle Entscheidung als ein und derselben telephonischen Gruppe angehörend bezeichnet werden. Dieser Erlass hat sofort praktische Anwendung erfahren, denn in verschiedenen Theilen von Paris sind telephonische Kiosks errichtet worden. Ausserdem führt Cochery, der Minister für Post und Telegraphie, eifrig eine Reihe interessanter telephonischer Experimente zwischen Havre und Rouen vor. Diese Experimente haben die Nutzbarmachung von Telegraphendrähten für gleichzeitige Transmission nach der Methode van Rysselberghe's zum Gegenstande und dieselben sind bereits von praktischen Resultaten gefolgt worden. Seit dem 16. Januar sind zwei Linien zwischen Rouen und Havre dem Publikum zur Disposition gestellt worden zu dem Preise von 1 Frcs. für je 5 Minuten Unterhaltung. In Rouen sind die Kiosks in dem Haupt-Wartezimmer des General-Postamts und des Telegraphenbüreaus aufgestellt und in Havre im Centralbüreau des Departements. Andere Kiosks sollen bald in den Zweigbüreaus beider Städte errichtet werden. Die Unterzeichner des Telephonsystems werden ebenfalls im Stande sein, von ihren Wohnungen und Büreaus aus zu kommuniziren, sobald die Anschlüsse (Verbindungen) dafür hergestellt sein werden. Zweifelsohne wird dieses Beispiel bald von anderen, der Annehmlichkeit und dem Vortheil des Publikums dienenden Einrichtungen gefolgt werden.

Feuerallarm in Paris.

Bis vor kurzem besass Paris kein Feuerallarmsystem, wie solches jetzt in vielen Städten existirt, diesem Mangel jedoch wird jetzt abgeholfen werden durch Aufstellung einer Anzahl von Apparaten, deren zehn bereits seit dem 16. Januar in Thätigkeit sind. Im Fall eines Feuers zertrümmert der erste beste Vorübergehende das Glas und drückt auf den Signalknopf. Hierdurch werden zwei Klingeln in Bewegung gesetzt, eine nach der Feuerspritzenstation und die andere nach der Allarmstelle selbst. Diese letztere ertönt so lange, bis erstere durch den Spritzenmann abgestellt wird.

Der Suezkanal.

Die Einnahmen der Suezkanal-Gesellschaft in den ersten zehn Monaten des verflossenen Jahres beliefen sich auf 2 230 564 £, zeigten also eine Zunahme von 19 538 £ oder 0,88 pCt. gegen die gleiche Periode des Jahres 1883.

Wissenschaftliche Kommissionen in Frankreich.

Der Minister des öffentlichen Unterrichts in Frankreich hat eine aus Ingenieuren und Naturforschern bestehende Kommission beauftragt, sich nach Spanien zu begeben und dort die Ursachen der Erdbeben, die neuerdings Andalusien verwüstet haben, zu erforschen. Ebenfalls ist eine Kommission eingesetzt, um die Rathsamkeit einer Ausdehnung des Dezimalsystems auf Zeit- und Winkelmessungen zu untersuchen. Die Vortheile eines solchen Wechsels sind unbestreitbar und der Vorschlag fand auf dem Kongress zu Washington lebhafte Befürwortung. Eingebracht durch den Französischen Delegirten Janssen, wurde er unterstützt durch 21 von den anwesenden 24 Delegirten. Die von Frankreich in dieser Angelegenheit ergriffene Initiative ist sehr zeitgemäss; das Dezimalsystem ist bei Winkelmessungen schon praktisch angewandt worden in einigen Französischen Departements, speziell in den mit dem Kriegsministerium verbundenen Büreaus. Seine allgemeine Anwendung würde den Vortheil haben, umfangreiche Berechnungen zu vereinfachen, und wahrscheinlich würden die Astronomen ohne eine einzige Ausnahme für seine Einführung stimmen. Die Kommission unter Vorsitz des Ministers des öffentlichen Unterrichts hat als Vizepräsidenten M. Faye, den Vorsitzenden des Bureau de Longitude, und M. Janssen, Direktor des Observatoriums zu Meudon.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Unsere Bekanntmachung vom 28. d. Mts. betreffend den Rheinisch - Westfälisch - Niederländischen Kohlenverkehr wird hierdurch zurückgezogen und durch folgendes ersetzt:

Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt der Nachtrag I zum Heft I, sowie der Nachtrag II zum Heft II des Kohlen-Ausnahmetarifs vom 15. Juni 1884, welcher Frachtermässigungen zwischen den diesseitigen Stationen einer- und den Niederländischen Staatsbahn - Stationen Beek-Elsloo, Bunde, Echt, Geleen, Maasbracht, Roermond, Sittard und Susteren, sowie den Stationen der Lüttich - Limburger Bahn: Achel, Bilsen, Helchteren, Neerpelt, Tongres, Valkenswaard, Waalré, Wychmael und Zonhoven andererseits enthält, in Wirksamkeit.

Aachen, den 31. März 1885. (710)
Die Direktion.

II. Betrieb.

Am 1. April d. J. treten in dem diesseitigen Direktionsbezirke folgende Aenderungen ein.

Von den beiden in Posen domizilirten Königlichen Eisenbahn - Betriebsämtern wird das eine mit den Strecken Posen (exkl.) (Glowno)-Thorn, Inowrazlaw-Bromberg und Inowrazlaw-Montwy der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg unterstellt. In dem diesseitigen Direktionsbezirk werden je ein Betriebsamt zu Breslau und zu Oppeln neu errichtet und alsdann von uns ressortiren:

1. Das Königliche Eisenbahn - Betriebsamt (Brieg - Posen) zu Breslau mit den Strecken Brieg (inkl.)-Breslau (inkl.)-Lissa (exkl.)-Posen (exkl.), Dürrgoy (Breslau)-Zobten-Ströbel, Trachenberg - Herrnstadt, Bojanowo-Guhrau und Czempin-Schrimm;

2. das Königliche Eisenbahn - Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) zu Breslau mit den Strecken Breslau (N.-M. Bahnhof) exkl.-Vossowska (inkl.)-Tarnowitz (inkl.), Kreuzburg (inkl.)-Lublinitz-Tarnowitz und Hundsfeld-Trebnitz;

3. das Königliche Eisenbahn - Betriebsamt (Breslau-Stettin) zu Breslau mit den Strecken Breslau (exkl.) - Stettin (exkl.) (Podejuch) und Schmiedefeld - Mochbern (exkl.);

4. das Königliche Eisenbahn - Betriebsamt zu Oppeln mit den Strecken Brieg (exkl.)-Kosel (Kandrzin) (inkl.), Oppeln-Vossowska (exkl.), Groschowitz-Borsigwerk (exkl.), Peiskretscham-Laband (exkl.) und Oppeln-Neisse mit Abzweigung von Schiedlow nach Leipe;

5. das Königliche Eisenbahn - Betriebsamt zu Kattowitz mit den Strecken Kosel (Kandrzin) (exkl.) - Myslowitz - Oswiecim, Gleiwitz-Guidogrube-Morgenroth, Gleiwitz-Beuthen - Schwientochlowitz, - Morgenroth-Tarnowitz (exkl.), Schkoppinitz - Landesgrenze (Sosnowice), Tarnowitz (exkl.)-Beuthen - Schoppinitz - Emanuelsegen und Schoppinitz (Rosdzin)-Landesgrenze (Sosnowice) nebst Grubenbahnen etc.;

6. das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Ratibor mit den Strecken Kosel (Kandrzin) (exkl.) - Landesgrenze - Oderberg, Nendza-Kattowitz (exkl.), Ratibor - Leobschütz - Landesgrenze - Jägerndorf, Leobschütz-Rasselwitz (exkl.), Idaweiche (inkl.)-Emanuelsegen (inkl.), Emanuelsegen-Dziedzitz, Orzesche-Sohrau, Orzesche-Gleiwitz, Friedrichsgrube - Lazisk - Martha - Valeskagrube, Tichau - Lazisk - Trautscholdsegengrube und Niedobschütz-Loslau-Annaberg;

7. das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Neisse mit den Strecken Breslau (exkl.)-Mittelwalde (inkl.), Strehlen - Nimptsch, Camenz (inkl.) - Neisse - Kosel (Kandrzin) (exkl.), Brieg (exkl.)-Neisse und Deutsch-Wette-Ziegenhals (inkl.);

8. das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Glogau mit den Strecken Lissa (inkl.)-Glogau (inkl.)-Sagan (exkl.)-Hansdorf (exkl.), Lissa-Jarotschin und Lissa-Ostrowo;

9. das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Posen mit den Strecken Stargard (exkl.)-Posen (inkl.)-Kreuzburg (exkl.) und Oels (exkl.)-Gnesen (exkl.).

Die Bearbeitung der Angelegenheiten der Neubaustrecken Oppeln-Neisse und Schiedlow-Leipe, Orzesche-Gleiwitz, Lissa-Jarotschin und Lissa-Ostrowo geht erst mit Beginn der Ausführung des Baues auf das betreffende Betriebsamt über und erfolgt bis dahin bei der unterzeichneten Direktion; die Angelegenheiten der bereits im Bau begriffenen Neubaustrecken Puschkowa-Ströbel und Loslau-Annaberg werden bis zur Eröffnung des Betriebes von der unterzeichneten Direktion bearbeitet.

Bei Anschreiben an die Betriebsämter ersuchen wir den Adressen die vorstehend in Parenthese angegebenen Zusätze hinzuzufügen und die Adresse an das diesseitige Betriebsamt zu Posen, da dortselbst ein zweites der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg unterstelltes Betriebsamt eingerichtet wird, wie folgt abzufassen: „An das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau) zu Posen.“

Breslau, den 26 März 1885. (711)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

III. Güterverkehr.

1. In den **Ausnahmetarifen für den Transport Oberschlesischer Steinkohlen** von diesseitigen Stationen nach der Kaiser Ferdinands-Nord- etc. Bahn, der Oesterreichischen Nordwestbahn (Strecke Wien-Znaim etc. und via Mittelwalde, Liebau und Seidenberg), der Oesterreichischen Süd- etc. und Raab-Oedenburg-Ebenfurter Bahn, der Wien-Aspang-, Mährisch-Schlesischen Central-, Kaschau-Oderberger Bahn, Ungarischen Staatsbahn (via Ruttka und Strecke Bruck a. d. L.-St. János) und Ungarischen Nordostbahn, der Oesterreichischen Staatsbahnen (Elisabethbahn und Strecke Oswiecim-Podgorze) und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (nördliche Linie, Linie Wien-Bruck etc. und Ungarische Linien) kommen vom 6. April 1885 ab bis auf Weiteres die Frachtsätze zum Kourse von 160/165 zur Anwendung.

2. Im Nachtrag IV zum Kohlenausnahmetarif von diesseitigen Stationen nach der Kaiser Ferdinands-Nord- etc. Bahn ist auf Seite 12 der Schnittsatz ab Myslowitz etc. von 17,7 auf 7,7 Krz. und ab Leopoldinenweiche etc. von 17,1 auf 7,1 Krz. und ferner im Nachtrag I zum Oberschlesischen Kohlentarif nach der Kaschau-Oderberger etc. Bahn auf Seite 14 im Kopf die Koursbezeichnung der Oesterreichischen Banknoten von 165/175 auf 160/165 zu berichtigen.

Breslau, den 31. März 1885. (712)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. April d. J. tritt im **Schlesisch-Polnischen Verbands-Güterverkehr** ein Ausnahmetarif für rohe und roh behauene Steine mit folgenden Frachtsätzen in Kraft:

Von Neisse bis Schnittpunkt Sosnowice	0,36 ℳ	pro 100 kg
Von Ziegenhals bis Schnittpunkt Sosnowice	0,35 „	pro 100 kg
Vom Schnittpunkt Sosnowice bis Warschau	12,46 Rubel pro Wagenachse.	

Breslau, den 30. März 1885. (713)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Ausnahmetarif für Holz. Die in unserem Lokalgütertarif, dem Verbands-Gütertarif zwischen Stationen der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Bahn einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger etc. Bahn andererseits, sowie in dem Verbands-Gütertarif zwischen Stationen der Lübeck-Büchener Bahn und der Eutin-Lübecker Bahn enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Holz gelten vom 1. April d. J. ab für die in der Position Holz des Spezialtarifs II im Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I, aufgeführten Artikel, sowie für

a) Radfelgen, sowie anderes roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Fabrikation von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln, Dachspäne (Dachsplisse);
b) Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose).

Lübeck, den 31. März 1885. (714)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Die Station Hanau Nordbahnhof der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit den für die Station Hanau Ostbahnhof des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. im Belgisch-Südwestdeutschen und Englisch-Südwestdeutschen Güterverkehr bestehenden Frachtsätzen und Instradirungs-Vorschriften in den Deutsch-Belgischen Güterverkehr aufgenommen worden.

Köln, den 30. März 1885. (715)
Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Für den Güterverkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen der Main-Neckarbahn andererseits gelangt am 1. April d. J. unter Aufhebung des Tarifes vom 1. Oktober 1881 nebst Nachträgen ein neuer Tarif (Südwestdeutsches Tarifheft No. 6) zur Einführung. Die in demselben enthaltenen Taxen für den Verkehr mit Lindau treten erst am 15. April l. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 31. März 1885. (716)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Am 1. April d. J. tritt ein neuer Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, welcher die bezüglichen Bestimmungen und Transportpreise des Lokaltarifs vom 1. Dezember 1880 nebst sämmtlichen Nachträgen, sowie einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften enthält. Soweit Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen bezüglichen Bestimmungen und Tarifsätze noch bis zum 15. Mai d. J. in Kraft. Der neue Tarif wird in kurzem bei den diesseitigen Güterexpeditionen zum Preise von 1 ℳ erhältlich sein. (717)

Poln. Wartenberg, den 20. März 1885.
Direktion.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Zum Anhange des Gütertarifs für den rubrizirten Verkehr kommen Berichtigungen verschiedener Ausnahmetarifsätze der Station Berlin Anhalt-Dresdener Bahnhof zur Einführung. Dieselben treten, soweit hiermit Frachterhöhungen verbunden sind, am 15. Mai cr., im übrigen sofort in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 30. März 1885. (718)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. Am 1. April cr. treten Aenderungen in der Nomenklatur der Ausnahmetarife 2 (Holz des Spezialtarifs II) und 5 (Eisen und Stahl etc.) in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 30. März 1885. (719)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II im Lokalverkehr von Soest und Lippstadt nach Lüneburg und Winsen treten mit dem 1. April d. J. Ausnahmefrachtsätze in Kraft, über welche das Nähere bei den Güterexpeditionen der genannten Stationen zu erfahren ist.

Hannover, den 28. März 1885. (720)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. April cr. kommt der VI. Nachtrag zum **Frankfurt-Hessischen Wechseltarife** zur Einführung.

Derselbe enthält Kilometer-Entfernungen und Frachtsätze für den Verkehr verschiedener Relationen, für welche solche bisher nicht bestanden und gleichzeitig anderweite, meistens ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Mannheim der Hessischen Ludwigsbahn.

Auskunft ertheilen die diesseitigen Dienststellen.

Frankfurt a/M., den 27. März 1885. (721)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. April d. J. tritt eine Ermässigung der Schnittfrachtsätze der Stationen Kalk und Urbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) im Verkehr mit Belgischen Stationen in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen und die Tarifbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Köln (links- und rechtsrheinische).

Köln, den 31. März 1885. (722)
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Am 1. April cr. treten Aenderungen in der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 2 (Holz des Spezialtarifs II etc.) in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 29. März 1885. (723)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Frankfurt - Main - Neckarbahn - Verkehr. Zum Wechselgütertarife vom 1. Mai 1883 tritt am 1. April cr. der IV. Nachtrag in Kraft, enthaltend Aenderung der Nomenklatur der Ausnahmetarife 1 (Holz) und 3 (Rohprodukte), sowie Ausscheiden der Stationen Elz, Hadamar und Staffel aus dem Verkehre. Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 30. März 1885. (724)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 1. April 1885 gelangt der 8. Nachtrag zum Badisch-Württembergischen Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält unter anderem Frachtsätze für die in den direkten Verkehr neu einbezogenen Stationen Nenzingen und Stahringen. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Karlsruhe, den 29. März 1885. (725)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Verbands-Gütertarifes (Hessisch-Badischer Verkehr) gelangt am 1. April d. J. der Nachtrag XI zur Einführung.

Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen von Frachtsätzen etc., ferner Entfernungen und Frachtsätze für die Station Eschelbronn und für die Bodenseeuferstation Lindau, anderweite, theilweise erhöhte Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen Erbenheim, Hanau und Wiesbaden sowie Ausnahme-Frachtsätze für Kartoffelabfälle. Die Frachtsätze für Lindau treten erst am 15. April d. J. in Kraft.

Karlsruhe, den 29. März 1885. (726)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit Gültigkeit vom 15. April 1885 tritt Nachtrag I zu dem Tarife für den **Elbumschlagsverkehr Nordwestböhmen - Dresden-Elbkai** in Kraft. Soweit in einzelnen Fällen Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis mit 31. Mai d. J. bestehen. Der Nachtrag ist durch die betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Dresden, am 28. März 1885. (727)

Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit Gültigkeit vom 1. April 1885 gelangen im Elbumschlagsverkehre **Dresden-Elbkai-Nordwest - Böhmen** ermässigte Sätze des Ausnahmetarifs No. 3 für Zucker aller Art, gültig im Reklamationswege, zur Einführung, welche bei unserem Verkehrsbüreau erfragt werden können.

Dresden, den 28. März 1885. (728)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit dem 1. April 1885 tritt zu dem Tarifheft I des **Deutsch-Polnischen Eisenbahnverbandes**, gültig vom 1. Juni 1881 der Nachtrag III in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Frachtsätze für Getreide von Stationen der Iwangorod - Dowbrowaer Eisenbahn nach Braunsberg, Danzig, Dirschau, Elbing, Königsberg i/Pr., Neustadt i/Westpr. und Neufahrwasser.
2. Frachtsätze für Getreide von Stationen der Weichselbahn nach Braunsberg, Danzig, Dirschau, Elbing, Königsberg i/Pr., Neufahrwasser und Neustadt i/Westpr.
3. Neue Ausnahmefrachtsätze für Cement von den Stationen Danzig, Neufahrwasser und Neustadt i/Westpr. nach Stationen der Weichselbahn.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen zu haben.

Bromberg, den 25. März 1885. (729J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Stargard - Cüstriner und Glasow - Berlinchener Eisenbahn. Vom 1. April cr. treten in dem diesseitigen Lokal - Viehetc. Tarif verschiedene Aenderungen und Ergänzungen in Kraft. Soweit dieselben jedoch Frachterhöhungen zur Folge haben, gelten bis zum 15. Mai cr. die bisherigen bezl. Bestimmungen des Tarifs. Näheres hierüber ist bei den Stationen zu erfahren.

Cüstrin II, den 28. März 1885. (730)

Die Direktion.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarife für die Beförderung von lebenden Thieren etc. vom 1. November 1883 ist der am 15. Mai cr. in Kraft tretende Nachtrag 2 herausgegeben, welcher verschiedene Aenderungen der Tarifvorschriften enthält. Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 27. März 1885. (731)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Reis, geschält, und Reismehl, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt“ unter Erfüllung der in demselben gestellten Bedingungen nachstehende Frachtsätze im Reklamationswege in Kraft:

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Krakau bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen 1,89 ℳ exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg; von Dresden-Elbkai nach Krakau 2,21 ℳ pro 100 kg.

Wien, am 30. März 1885. (732)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte“ treten nachstehende Frachtsätze pro 100 kg in Mark, in Gültigkeit.

Zwischen Beraun (B. W. B.) und

	Laube, resp. Tetschen/ Bodenbach-Landgspltz.*)	Dresden-Elbkai
	ℳ	ℳ
Stückgutklasse I	1,81	2,70
„ II	1,33	2,22
Allg. Wagenldgkl. A1	1,14	1,68
„ B	1,14	1,60
„ C1	1,33	1,87
„ C2	1,33	1,79
Spezialtarif A2	1,14	1,53
„ I	1,14	1,49
„ II	1,03	1,31
„ III	0,76	0,98

*) Die Frachtsätze für Laube, resp. Tetschen/Bodenbach - Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Routenvorschreibung auf den Frachtbriefen ist nicht zulässig.

Wien, am 30. März 1885. (733)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Am 15. April 1885 gelangt für den direkten Güterverker mit Stationen der Böhmischen Nordbahn, der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der Oesterr. Nordwestbahn, der K. K. Oesterr. Staatsbahnen und der Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft ein neuer Ostdeutsch-Oesterreichischer Verbandtarif in drei Heften zur Einführung.

Heft I umfasst die Stationen des Direktionsbezirkes Breslau einschliesslich Breslau N. M. bezw. B. F. N — Heft II die Stationen des Direktionsbezirkes Berlin einschliesslich Station Berlin (Anhalter und Dresdener Bahnhof) und Hohenbocka O. L. B. sowie Görlitz S. St. B. und Heft III die Stationen des Direktionsbezirkes Bromberg.

Durch Einführung derselben werden folgende Tarife ganz bezw. in dem auf den Tarifheften speziell angegebenen Umfange aufgehoben:

1. Der Ostdeutsch-Oesterreichische Tarif vom 1. Januar 1880.
2. Der Ostdeutsch - Böhmische Tarif, Heft I vom 1. Mai 1880 und Heft III vom 1. Dezember 1880.
3. Der Deutsch-Oesterreichische Tarif vom 1. Januar 1880.
4. Die Glassandtarife mit Hohenbocka vom 15. Mai 1878 und 10. April 1878 und mit Hannsdorf vom 1. November 1878.
5. Der Ausnahmetarif für Kalk vom 1. Juni 1884.

Druckexemplare der neuen Tarifhefte sind bei den Verbandsverwaltungen käuflich zu haben.

Wien, den 28. März 1885. (734)

Die General-Direktion
der K. K. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte“ treten nachstehende Frachtsätze unter Erfüllung der in demselben angeführten Bedingungen bis Ende Dezember 1885 im Reklamationswege in Kraft:

1. **Für Jute, rohe, Jutegarn, Jutegewebe, Packleinen (rohe Sackleinwand, Sackdrillich, Sackzwillich, Rupfen), Säcke, neue.** — Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Troppau (K.F.N.B. u. M. Schl. C.B.) 2,20 ℳ exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg; von Dresden - Elbkai nach Troppau (K. F. N. B. u. M. Schl. C. B.) 2,55 ℳ (für Jute, rohe 2,48 ℳ) pro 100 kg, bei Aufgabe resp. Frachtzahlung von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.
2. **Für Reis, Baumwolle, Baumwollabfälle und Farbhölzer aller Art:** Bei Aufgabe resp. Frachtzahlung für mindestens 5 000—10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen.

Von Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach:

Bielitz	1,73 ℳ	1,62 ℳ
Oderberg	1,51 „	1,41 „
M. Ostrau	1,62 „	1,52 „
Oswiecim	1,62 „	1,51 „
Troppau (K. F. N. B. u. M. Schl. C. B.) .	1,55 „	1,48 „

exkl. 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Von Dresden-Elbkai nach:

Bielitz	2,12 ℳ	1,97 ℳ
Oderberg	1,90 „	1,76 „
M. Ostrau	2,01 „	1,87 „
Oswiecim	2,01 „	1,86 „
Troppau (K. F. N. B. u. M. Schl. C. B.)	1,94 „	1,83 „

pro 100 kg.

Wien, am 30. März 1885. (735)

K. K. priv. Süd - Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. April l. J. treten für den Verkehr zwischen der Station Reichenberg S. N. D. V. B. einerseits und Halbstadt sowie Liebau anderseits, ermässigte Frachtsätze im Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandtarif in Kraft, welche bei der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zu erfragen sind.

Wien, am 28. März 1885. (736)

Die Direktion
der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn.

K. K. priv. Südbahn - Gesellschaft. Mit 10. April 1885 traten zu unserem Tarifbuche vom 15. November 1871 (I., II. und III. Auflage) neue Berichtigungen (5057/CI. ex 1885) in Kraft.

Den P. T. Parteien werden diese in den gesellschaftlichen Stationen aufliegenden Berichtigungen über Verlangen gratis verabfolgt.

Wien, am 22. März 1885. (737)

Die General-Direktion.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Königliche Eisenbahndirektion. Zum Tarif für den direkten Personen- und Gepäckverkehr mit Stationen der Lübeck-Hamburger Eisenbahn via Oldesloe vom 10. Dezember 1875 ist ein vom 1. April cr. ab gültiger Nachtrag VII erschienen, durch welchen direkte Tarifsätze zwischen Wrist und Lübeck via Oldesloe zur Einführung gelangen.

Altona, den 23. März 1885. (738)

Königliche Eisenbahndirektion. Zum Tarif für den nachbarlichen **Personenverkehr mit der Berlin - Hamburger Bahn** vom 1. Januar 1875 ist ein vom 1. April cr. ab gültiger Nachtrag XXXX erschienen,

durch welchen Tarifsätze für die direkte Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen Wrist einer- und Berlin (Lehrter Hauptbahnhof und Stadtbahn) sowie Charlottenburg andererseits zur Einführung gelangen. Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Personenexpeditionen.

Altona, den 23. März 1885. (739)

V. Generalversammlungen.

Ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn. Einladung zur 39., als ordentlichen 32. Generalversammlung der stimmberechtigten Aktionäre der ausschliessend priv. Buschtêhrader Eisenbahn, welche am 2. Mai 1885, Vormittags 10 Uhr, im Administrationsgebäude der Gesellschaft zu Prag, Bredauergasse No. 7 neu, abgehalten werden wird.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und Vorlage des Rechnungsabschlusses pro 1884.
2. Bericht und Antrag des Revisionsausschusses über die Prüfung der Jahresrechnungen pro 1884.
3. Antrag wegen Verwendung des Reingewinnes.
4. Wahl von Verwaltungsraths-Mitgliedern.
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Jahresrechnungen pro 1885.

Die P. T. stimmberechtigten Aktionäre werden unter Bezugnahme auf Abschnitt III der Gesellschaftsstatuten eingeladen, ihre Aktien (mindestens 5 Stück Aktien lit. A oder Genussscheine von solchen oder mindestens 20 Stück Aktien lit. B) oder die betreffenden Depôtscheine bei einer der folgenden Stellen und zwar:

bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Prag,
„ „ K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt in Wien,
„ „ allgemeinen Deutschen Kreditanstalt in Leipzig,
„ „ Diskontogesellschaft in Berlin,
„ „ Bayerischen Vereinsbank in München,
„ Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M.
„ „ L. Behrens & Söhne in Hamburg

längstens bis 24. April 1885 zu hinterlegen.

Prag, am 30. März 1885. (740)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VI. Submissionen.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

1. 10 Personenwagen II/III. Klasse für Bahnen untergeordneter Bedeutung,
2. 20 Radsätzen,
3. 40 Wagenlagerkasten und
4. 40 Trage- und 50 Spiralfedern

soll vergeben werden.

Bedingungen können zu 2,00 ℳ ad 1 und zu je 1,00 ℳ ad 2, 3 und 4 von dem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Anerbieten sind bis zum 14. April cr. mit der Aufschrift: „Verding von Wagen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48, hier, einzureichen, deren Eröffnung am 15. April cr., Vormittags 11 Uhr, in dem genannten Büreau erfolgt.

Köln, den 27. März 1885. (741)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld. Verding auf Lieferung von
5 Stück Güterzug-Gepäckwagen,
30 offenen Viehwagen und
16 Kalkwagen

Sonnabend, den 18. April 1885 11 Uhr Vormittags in unserm Verwaltungsgebäude, Zimmer No. 89. Die Angebote sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift: „Verding auf Gepäck-, Vieh- und Kalkwagen" einzureichen.

Bedingungen können im maschinentechnischen Büreau eingesehen oder gegen gebührenfreie Einsendung von 3 ℳ von unserm Kanzlei-Vorsteher Peltz bezogen werden.

Elberfeld, den 27. März 1885. (742)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
erantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen
Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 28. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

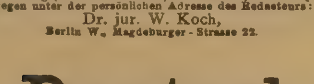
Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.



Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 11. April 1885.

Dieser Nummer liegt No. 7 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLVII.

Das leidige Wetterthema kann nicht auf die Seite geschoben werden, hängt ja der Verkehr theilweise nur zu sehr von der Gunst oder Ungunst des Wetters ab. Dieses wurde in den letzten Tagen wieder einmal unweit von Newyork bewiesen: Kurz vor Frühlingsanfang begann ein „cold snap" sammt „blizzard", so dass die Eisenbahnzüge im Schnee stecken blieben. Noch gestern, am 21. März 1885, früh 6 Uhr, zeigte das Thermometer vor Hudnut's Apotheke, Heraldbuilding, am unteren Broadway beim Hauptpostgebäude nur + 5° Fahrenheit = — 12° R., ein netter Lenz. In der Nacht blies ein Orkan. Märzveilchen giebt es in dieser Gegend nie im Freien, das Gras kann bei hiesigem Lenzwetter regelmässig erst im April hervorlugen — heute ist aber der Boden noch steinhart gefroren, junges Gras wird demnach selbst im April Rarität sein.

Bei Tarrytown am Hudsonriver, also unterhalb Newburgh, soll das Eis des Flusses 3 Fuss dick sein.

Es war für die in Kabinen ankommenden Reisenden jener Dampfer, welche ihre Piers auf Manhattan Island haben, ein Glück zu nennen, dass sich auf dem unteren Hudsonriver keine grossen Eistafeln bildeten, wie sie z. B. im Winter von 1880—81 vorhanden waren. Der Fluss fror damals ganz zu, bald löste sich jedoch die Decke wieder von den Ufern ab und zog dem Ocean zu; Ferryboote wurden erfasst und beinahe auf die hohe See hinausgetrieben.

Die Reisenden werden bekanntlich auf kleinen Dampfern aus der Nähe von Sandy-Hook nach der Zollstätte, Barge-Office, Battery, gebracht. Furchtbar geschimpft wird über diese Einrichtung, und neulich, als bei schrecklichem Wetter bereits 6½ Uhr früh die Unglücklichen von den grossen, prächtigen Dampfern herab auf die kleinen „Dampfschinnackel" (Schinnackel ist ein Austriacismus, nicht Indianisch) gebracht wurden, Leute, welche I. oder II. Kabine bis Newyork, nicht nur bis Sandy Hook gezahlt hatten, soll es „nicht mehr schön" für die Transfer-Unternehmer gewesen sein. Die Gewässer zwischen Sandy Hook und Coney Island gelten noch für hohe See, es herrscht dort nur die Jurisdiction des Kapitäns; wenn dieser nun alle Ursache hat, in das tiefste Loch seines unbequemen Seelentränkers zu kriechen, so kann man sich lebhaft denken, welche Elogen der Transfer-Company gemacht wurden. Wie lange die Barge-Office noch bestehen wird, weiss Niemand, ihre Tage scheinen aber gezählt zu sein.

Der grosse Eisenbahnstrike im Westen, welcher in Sedalia Mo. (Missouri) begann, ist zu Ende, und zwar haben die Arbeiter gesiegt. Auf 6—10 Tausend Englischen Meilen Eisenbahn ruhte der Frachtverkehr etwa 10 Tage lang absolut. Anfangs liess man nur die Post durch, später Personenzüge, weil die Advokaten Jay Gould's sofort herausfanden, die Bahnen hätten die Post nur mittelst der Personenzüge zu befördern, brauchten keine Separatzüge einzuleiten. Jay Gould's Direktoren (er selbst dampfjachtete bei Kuba herum) befahlen daher, gar keine Post zu befördern. Die Striker sahen, dass nunmehr der Staat berechtigt sei, einzuschreiten, d. h. vorerst die betreffenden Counties für „Schaden" verantwortlich zu machen, und liessen die Personenzüge passiren. Wollte aber ein Führer irgend eine Frachtzugslokomotive besteigen, so mochte ihm im Geiste ein Packet von salpetersaurer Infusorienerde erscheinen — es bedurfte nur des Augenzwinkerns eines der vielen Aufpasser, und der „scab" (so nennt man jene Arbeiter, welche an Stelle ausgetretener Striker arbeiten) stieg eiligst wieder vom Dampfrosse herab. Die Striker sind meist ansässige Bürger jener Counties, durch welche die Bahn geht, und selbst bereits abgesandte Truppen wurden zurückgehalten und mussten Tage lang auf freiem Felde in den Waggons kampiren: Gemäss der Verfassung der Vereinigten Staaten konnte man den Strikern gar nichts thun — die Verluste der Bahnen und Kaufleute waren ungeheuer gross, man bewilligte also den Leuten die Löhne, welche sie bis zum September v. J. bezogen, und darum handelte es sich. Es scheint, als wenn die Lokomotivführer noch nicht befriedigt seien — auch die Telegraphisten der Western - Union Telegraph - Company (ebenfalls Jay Gould) strikten schon theilweise und möchten je eher je lieber wieder einen grossen Strike beginnen. Jedenfalls kann man die hiesigen Arbeiter nicht so summarisch behandeln, wie die Europäischen, und im allgemeinen ist der grosse Eisenbahnstrike zu Ende.

Jay Gould besass noch vor 3 Jahren 100 Millionen Dollar, ob er jetzt reicher oder ärmer ist, weiss ich nicht; Vanderbilt gegenüber ist er aber doch nur unbemittelt, denn dieser besitzt leicht realisirbare 250 Millionen Dollar; es soll für ihn eine be-

sondere Bundesobligation im Betrage von 100 Millionen Dollar gefertigt worden sein; der kleine vierteljährige Koupon ist demnach 1 Million Dollar werth. Beide Herren verdanken ihr Geld „Geschäften in Eisenbahnen“, obwohl Vanderbilt schon ein rundes Sümmchen von seinem Vater erbte. Jay Gould begann aber als ganz armer Junge.

Vor nunmehr bald 14 Tagen ist das Aufnahmegebäude des Hauptbahnhofes in Rahway den Weg aller hiesigen Bahnhöfe gegangen — es brannte nieder. Bereits Nachmittags darauf (das Feuer fand in der Nacht statt) hatte man eine Bretterhütte zusammengenagelt, welche jetzt als Wartesaal u. s. w. dient.

Gestern vor acht Tagen hielt Barnum seinen Einzug in Newyork. Barnum ist ein Mann, welcher den Eisenbahnen sehr viel Geld zu verdienen giebt. Er ist Bürgermeister von Bridgeport, Connecticut, am Long Island Sunde, und dort überwintern seine Thiere, dort erneuert er seine Engagements für den Circus u. s. w. Jedes Frühjahr, wenn der Frühling beginnen sollte, zieht er als erster Frühlingsbote mit seiner Heerschaar hier ein. Etwa 3 Wochen lang giebt seine Truppe im Madisonsquare-Garden Vorstellungen, zieht dann gen Newark, Jersey City und Brooklyn, um sich nun zu spalten. Im Madisonsquare-Garden, einer ungeheuren Fachwerkbude, liegen 3 Circus nebeneinander, und für sein Geld sieht man stets drei Produktionen gleichzeitig, also eigentlich Nichts, weil die Augen unwillkürlich herumwandern. Das Interessanteste sind die Elephanten, deren über 30 vorhanden sind, darunter der Londoner Jumbo und der echte „Heilige“ aus Birmah. Nun, 20 Elephanten waren gestern vor 8 Tagen mit im Zuge, und derselbe war eine Englische Meile lang. Ein jeder Eisenbahnmann weiss, was es zu bedeuten hat, nur einen einzigen grossen Circus zu befördern; Phineas T. Barnum besitzt deren drei, ausserdem eine grosse Menagerie (Löwen, Tiger etc.), dann genannte 30—40 Elephanten, welche ich eine Heerde nennen möchte; ausserdem das Museum, als Riesen, Zwerge etc. Noch in Europa las ich, dass er die lebende Grossmutter Georg Washington's und den rothen Faden, welcher sich durch die Geschichte zieht, ausstellte — ich habe Barnum in natura gesehen, seine Elephantenheerde auch — die drei Circus sah ich „arbeiten“, das Museum besuchte ich nicht, obwohl es im Entreegelde inbegriffen ist: Barnum, der sogenannte Vater des Humbug, welcher an die Wirksamkeit gut verwendeter Druckerschwärze glaubt, ist ein reicher Mann und alles bei ihm ist echt, einige Witze im Museum etwa ausgenommen. Dass er auf sein „Zeugel“ hält, sieht man an den vielen, vielen Waggons, welche alljährlich frisch blassgrün angestrichen und mit pomphaften, oft künstlerisch ausgeführten Ankündigungen versehen, um diese Zeit gewöhnlich auf den Meadows am Hackensack-River stehen. Später, wenn die Truppe getheilt ist, giebt jeder Circus täglich an einem anderen Orte Vorstellungen; jede Sekundärbahn Deutschlands könnte bestehen, wenn sie auch nur die ganze Barnum'sche Truppe sammt dem „Heiligen“ aus Birmah täglich einmal über die Strecke zu befördern hätte. So fährt P. T. Barnum mit seinen Leuten und Thieren etwa 8 Monate lang herum.

Die Niederländische Linie, Amterdam- oder Rotterdam-Newyork hat die Kabinenpreise auf 30 resp. 40 D. für die Reise von Newyork nach Holland ermässigt. Von Berlin soll man über Stettin, Zwischendeck, dermalen für 7 D. bis Chicago befördert werden; davon fallen 1 D. 80 Ct. auf die Strecke Berlin-Stettin; 50 Cts. auf Kopfgeld für Zwischendeckpassagiere im Castlegarden, Newyork, von den Gesellschaften zu zahlen; 1 D. auf die Strecke Newyork-Chicago; bleiben für den Seetransport von Stettin bis Newyork 3 D. 70 Cts. Solches wurde neulich in hiesigen Blättern besprochen. Viele mögen durch die billigen Tarife veranlasst werden, herüber zu kommen. Timeo danaos et dona ferentes!

Ehe Präsident Arthur abtrat, wurde noch ein Gesetz angenommen (ob es bereits rechtskräftig ist, weiss ich nicht), dass in Europa abgeschlossene Arbeiterkontrakte hier ungültig sind. Die Spitze dieses Gesetzes ist gegen gewissenlose Ausbeuter gerichtet. Wird demnach Jemand in Europa zu Löhnen engagirt, welche hier einfach lächerlich sind, so findet der Ausbeuter keinen gerichtlichen Schutz mehr, er kann den „Grünen“ nicht versklaven. Ob der Geprellte anderwärtige Arbeit findet, ist allerdie Frage.

Das Gesetz ist kurios, doch wirklich den Verhältnissen angemessen und nothwendig.

Die Ausstellung in Neworleans schleppt sich dahin und es besteht ein riesiges Defizit; um wenigstens die Chance zu gewinnen, dasselbe zu decken, soll die Ausstellung im April nur temporär geschlossen, im Oktober jedoch zum zweiten Male eröffnet werden.

Gestern verunglückte etwa drei Englische Meilen östlich von Lockport, N. Y. (in der Nähe der Niagarafälle), ein Frachtzug: Auffahren, Zertrümmerung, 7 Waggons verbrannt, 17 mehr oder weniger beschädigt. Das zu melden wäre kaum der Mühe werth; doch will ich den Schluss der „Herald“-Depesche wörtlich mittheilen: „This makes about a dozen bad freight wrecks on the Niagarafalls brench theis winter and shows the urgent necessity of double tracking it“; zu Deutsch: Das macht nun etwa ein Dutzend bitterböser Frachtzug-Zerschmetterungen auf dem Niagarafall-Zweige während dieses Winters und zeigt, wie dringend nothwendig es ist, ein zweites Gleise zu legen.

Ich mag rechnen wie ich will, mehr als 105 Englische Meilen bringe ich für diesen Zweig nicht zusammen: Buffalo-Niagarafalls-Lockport-Rochester; die Strecke Newyork-Niagarafalls heisst nämlich Newyork Central Division. Demnach kann, da die Newyork Central and Hudson River Railroad betroffen ist, nur die Strecke Buffalo-Lewiston und Rochester-Niagarafalls gemeint sein; das macht zusammen genau 77 + 28 = 105 Englische Meilen.

Wenn der Yankee das Wort „wreck“ braucht, so sind die Waggons in „kindling wood“ (Unterzündholz) verwandelt; setzt er noch „bad“ dazu (was nicht immer einfach „schlecht“ bedeutet), so ist das Brennholz gewöhnlich an Ort und Stelle verbrannt, die Fracht natürlich dazu.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass

1. die der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellten Strecken Altenkirchen-Hachenburg und die Verbindung zwischen der Deutz-Giessener und Speldorf-Troisdorfer Linie bei Station Urbach, welche am 1. d. Mts. und zwar die erstere für den Gesammtverkehr, die letztere für den unbeschränkten Güterverkehr eröffnet wurden,
2. die der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. unterstellten, am gleichen Tage für den Güterverkehr eröffneten Verbindungslinien Bockenheim-Louisa und Rebstock (Abzweigung zwischen Höchst und Frankfurt a/M.)-Bockenheim (4,90 resp. 2,60 km)

als Vereins-Bahnstrecken zu betrachten seien.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist der neue Kilometerzeiger No. 19a (Güstrow-Plauer Eisenbahn) und der VI. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 13 (Königliche Eisenbahndirektion zu Bromberg) ausgegeben worden. Durch den neuen Kilometerzeiger No. 19a wird der in dem Kilometerzeiger No. 33 sub II Seite 4 aufgeführte Kilometerzeiger der Güstrow-Plauer Eisenbahn aufgehoben.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Das neue Güterwagenpark-Verzeichniss No. 26 (Königliche Eisenbahndirektion Köln [rechtsrh.]) ist von der geschäftsführenden Direktion des Vereins vertheilt worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1812 vom 26. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 27. v. Mts. bis 5. d. Mts.).

No. 1893 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 1923 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 1924 vom 31. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 8. d. Mts.).

No. 1937 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 10 der Veränderungs-Nachweisung zur Vereins-Kartenliste (abgesandt am 7. d. Mts.).

Gesetzentwurf,

betreffend die Bedingungen für die zum Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ertheilende neue Konzession und die Ausübung der hiernach dem Staate vorzubehaltenden Einlösungsrechte.

Der Gesetzentwurf lautet nach den in 3. Lesung am 27. März angenommenen Beschlüssen, soweit dieselben von dem in No. 27 S. 348 abgedruckten Gesetzentwurf abweichen, wie folgt:

Artikel I. unverändert.

Artikel II.

Die vorstehende Ermächtigung wird ferner an die Bedingung geknüpft, dass die §§ 7 und 23 des Uebereinkommens in folgender Weise zu lauten haben:

§ 7.

No. 1 unverändert.

2. Die Gesellschaft unterwirft sich der durch das Handelsministerium vorzunehmenden Tariffestsetzung vorbehaltlos und ohne Rücksicht auf die Höhe ihres Reingewinnes, sofern das Handelsministerium hierbei:

a) die von der Gesellschaft bereits heute niedriger als auf den westlichen Staatsbahnen bemessenen Tarife nicht unter dieses Ausmass herabsetzt;

b) im übrigen für das Nordbahnnetz nicht niedrigere Tarife festsetzt, als die am 10. Januar 1885 in Geltung befindlichen Normaltarife (inklusive Spezialtarife) und Ausnahmetarife der westlich von Wien gelegenen Hauptlinien des Oesterreichischen Staatsbahnnetzes.

Hierbei sind die Tarife für mineralische Kohle aus dem Ostrau-Karwiner Reviere jederzeit ab Grube, beziehungsweise ab Montanbahnhof Dombrau unter Einrechnung einer höchstens mit 20 kr. Oe. W. pro Tonne zu bemessenden Manipulationsgebühr, und zwar derart festzustellen, dass für die Montanbahn unter Annahme einer einheitlichen Durchschnittsdistanz keine höheren Einheitssätze als auf den den Gegenstand der neuen Konzession bildenden öffentlichen Eisenbahnlinien berechnet, und dass somit die Gesammtsätze von den einzelnen Gruben und vom Montanbahnhof Dombrau vollkommen gleichgehalten werden.

3. Ergibt sich aus der abgeschlossenen Betriebsrechnung eines Jahres, dass der Reingewinn der Gesellschaft (Zahl 6) jenen Betrag übersteigt, welcher der Ziffer einer Jahresdividende von 100 fl. Oe. W. in Noten für jede der mit 74 511¼ Stück à 1 000 fl. Konv. Münze = 1 050 fl. Oe. W. angenommenen Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gleichkommt, so ist das Handelsministerium berechtigt, weitere Tarifreduktionen unter das in Zahl 2, lit. a—b bezeichnete Ausmass vorzunehmen. In diesem Falle sind im Sinne der in Z. 2 letztem Absatze enthaltenen Bestimmungen auch die Montangebühren im gleichen Verhältnisse herabzusetzen.

Stellt sich infolge derartiger weiterer Tarifreduktionen heraus, dass der Reingewinn der Gesellschaft (Z. 6) die bezeichnete Höhe nicht erreicht, so erwächst der Gesellschaft hieraus lediglich der Anspruch auf eine zur Vermeidung des Ausfalles voraussichtlich geeignete Abänderung der festgesetzten Tarife.

4. Stellt sich nach Massgabe der ordnungsmässig abgeschlossenen Betriebsrechnung eines Jahres heraus, dass der in demselben erzielte Reingewinn der Gesellschaft den Betrag von 100 fl. Oe. W. pro Aktie überstiegen hat, so ist dieser Ueberschuss — unbeschadet des dem Handelsministerium zustehenden Rechtes zur Vornahme weiterer Tarifreduktionen — zwischen dem Staate und der Gesellschaft hälftig zu theilen und hat die Gesellschaft den dem Staate zur freien Verfügung zufallenden Antheil binnen vier Wochen nach erfolgtem Abschlusse der Betriebsrechnung an die Staatsverwaltung abzuführen.

No. 5 unverändert.

6. Der in Zahl 2 bis 4 genannte Reingewinn der Gesellschaft wird unter Aufsicht des Handelsministeriums, welchem die Prüfung der einschlägigen Rechnungen vorbehalten bleibt, Jahr für Jahr in folgender Weise ermittelt:

a) Für die Montananlagen (gesellschaftliche Kohlenwerke, Ostrauer Montanbahn, Brikettfabrik Ostrau) einerseits und für das die sonstigen Unternehmungen der Gesellschaft mit Ausschluss der Lokalbahnen (§§ 16 und 19) umfassende, seinerzeit dem Staate heimfallende beziehungsweise dem Einlösungsrechte unterliegende öffentliche Eisenbahnunternehmen (§§ 4 und 5) andererseits werden getrennte Betriebsrechnungen aufgestellt, in welche die Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben der betreffenden Unternehmungen einzustellen sind. Zinseneinnahmen der Gesellschaft, sowie die Verzinsung ihrer schwebenden und der an ihre Stelle tretenden fundirten Schulden, dann die nach Abzug der bezüglichen Lasten erübrigenden Erträgnisse der gesellschaftlichen Fonds bilden keinen Gegenstand der Betriebsrechnung. Dagegen sind in dieselbe als Einnahme des öffentlichen Eisenbahnunternehmens einzustellen die im Falle der Einlösung des gesellschaftlichen Antheils an der Wiener Verbindungsbahn durch den Staat (§ 14) der Gesellschaft zufliessenden Zinsen des Pauschaleinlösungspreises von 600 000 fl. Oe. W. in Noten.

b) Die Kosten der allgemeinen Verwaltung unverändert, wie unter b, c und d angegeben ist.

7. Alle Streitigkeiten über die unter Z. 3 des § 7 vorgesehenen Tarifreduktionen, sowie über den nach Z. 6 dieses Paragraphen zu ermittelnden Reingewinn gehören mit Ausschluss jedes weiteren Rechtszuges vor den ordentlichen Richter, vor ein aus sieben Mitgliedern bestehendes Schiedsgericht, in welches je zwei Mitglieder von jedem der beiden Streittheile ernannt, die übrigen drei Mitglieder von der vollen Rathsversammlung des Obersten Gerichtshofes aus seiner Mitte gewählt werden und welches diese Streitigkeiten, zugleich aber auch alle etwaigen Streitigkeiten über seine eigene Kompetenz in erster und letzter Instanz zu entscheiden hat.

§ 23.

Etwaige aus diesem Uebereinkommen entstehende privatrechtliche Streitigkeiten, deren Austragung nicht dem Schiedsgerichte (§ 7) vorbehalten ist, sollen durch das K. K. Landesgericht in Wien entschieden werden.

Artikel III.

Die im Artikel II, § 7, Z. 2, lit. a—b genannten Tarife, welchen die Gesellschaft sich nach dem citirten Absatze zu unterwerfen verpflichtet ist, sind nach Ertheilung der neuen Konzession sofort einzuführen und haben als Maximaltarife zu gelten.

Artikel IV.

Bei der Regelung der Tarife des Nordbahnnetzes (§§ 7 und 8 des Uebereinkommens) ist unter gleichen Verhältnissen die inländische Produktion nicht ungünstiger zu behandeln, als jene des Auslandes.

Artikel V.

Bei der Ausübung des dem Handelsministerium nach Artikel II, § 7, Z. 3 zustehenden Rechtes zur Vornahme von Tarifreduktionen hat im allgemeinen als Grundsatz zu gelten, dass die Normaltarife (inklusive Spezialtarife), Ausnahmetarife und Nebengebühren des Nordbahnnetzes nicht höher bemessen werden sollen, als die jeweiligen Tarife der westlichen Staatsbahnen, und ist hierbei in folgender Weise vorzugehen:

a) Sollten im Zeitpunkte der vorzunehmenden Tarifreduktion die angeführten Tarife der westlichen Staatsbahnen niedriger bemessen sein als jene des Nordbahnnetzes, so sind letztere auf das Ausmass der ersteren herabzusetzen;

b) tritt die in lit. a) bezeichnete Voraussetzung nicht ein oder hat die daselbst vorgesehene Tarifherabsetzung bereits stattgefunden, so sind anderweitige Tarifreduktionen insofern vorzunehmen, als dies unter Berücksichtigung der konkurrirenden Interessen und nach Massgabe der allgemeinen volkswirthschaftlichen Bedürfnisse geboten erscheint;

c) diese Tarifreduktionen (lit. a und b) sind ohne Rücksicht darauf vorzunehmen, ob hierdurch für die Zukunft eine Herabminderung des dem Staate nach Artikel II, § 7, Z. 4 vorbehaltenen Gewinnantheils voraussichtlich herbeigeführt wird.

Artikel VI.

Die Regierung hat dafür Sorge zu tragen, dass die in die Betriebsrechnung (Artikel II, § 7, Z. 6) einzustellenden Reservefondsbeiträge aller Art strengstens auf das Mass des thatsächlichen Bedürfnisses beschränkt werden.

Artikel VII, VIII und IX unverändert.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Glossen zur Debatte über die Nordbahn und das Regierungsverhalten.

Die halbamtliche „Wiener Abendpost“ sammelt die Aeusserungen der liberalen Blätter bezüglich der an anderer Stelle (s. vorstehend) mitgetheilten Nordbahnkonvention nach dem Beschlusse des Abgeordnetenhauses. Dieselbe wird von fast allen Oppositionsorganen günstig beurtheilt. Der Staat hat die volle Tarifhoheit erlangt, und die Nordbahn wird bezüglich der Kohlen genau dasselbe leisten müssen, als wenn sie verstaatlicht wäre; diesbezüglich ergibt sich der Effekt für die Bevölkerung aus folgender Gegenüberstellung: Gegenwärtig stellt sich die Gebühr pro Tonne nach Wien auf 5 fl. 6 kr., künftig wird sich dieselbe auf höchstens 3 fl. 79 kr. beziffern, was einer Ermässigung von 25—30 pCt. gleichkommt; alle von der Linken ausgegangenen Anregungen haben somit volle Berücksichtigung gefunden. Charakteristisch ist die folgende Aeusserung des „Pester Lloyd“: „Vom wirthschaftlichen Standpunkte kann man mit dem Ergebnisse wohl zufrieden sein, wenn sich die Nordbahn den harten Bedingungen fügt; das beschlossene Uebereinkommen ist der Verstaatlichung vorzuziehen, denn die Expropriation, wenn sie überhaupt zulässig war, hat nur dann einzutreten, wenn der Staat seine verkehrspolitischen und tarifarischen Zwecke durch die Privatgesellschaft nicht zu erreichen vermag; dies ist aber in vollem Masse der Fall, was durch die Aufzählung der einzelnen überwiegenden Vortheile des einstweiligen Privatbetriebes der Nordbahn konstatirt wird.“

Ueber das Verhalten der Regierung schreibt die „N. Fr. Pr.“ folgendes:

Die Nordbahn ist nur an das mit der Regierung abgeschlossene Präliminarübereinkommen bis zum 10. April d. J. gebunden, da aber diese Vereinbarung im Abgeordnetenhause die weitestgehenden Modifikationen erfahren hat, so muss die Regierung an die Gesellschaft die Anfrage richten, ob sie das Uebereinkommen in seiner gegenwärtigen Gestalt annimmt oder nicht. Durch die Aenderungen an dem Uebereinkommen ist auch jeder Termin für dessen Perfektion weggefallen, und die gegenwärtige Situation modifizirt sich daher gar nicht, ob nun das Herrenhaus vor oder nach dem 10. April seine Beschlüsse fasst. Weder die Regierung noch die Nordbahn sind daher in irgend einer Weise gebunden, denn das Gesetz über die Nordbahn gibt der Regierung nur eine Ermächtigung, ein Uebereinkommen zu schliessen, verpflichtet sie aber nicht dazu, während die Nordbahn die Freiheit ihrer Aktion dadurch wieder erlangt hat, dass die Regierung die legislative Ermächtigung zum Abschlusse des Uebereinkommens in seiner ursprünglichen Form nicht zu erhalten vermochte. Die Regierung wird die Anfrage an die Nordbahn bezüglich der Annahme des neuen Uebereinkommens wahrscheinlich erst stellen, ehe das Gesetz der Sanktion unterbreitet wird.

Die Getreidezölle und die Bahntarife.

Einem diesfälligen Exposé ist folgendes zu entnehmen: „Der in den letzten Jahren immer fühlbarere Rückgang der Getreide- und Mehlpreise war das äussere Merkzeichen der grossen Konkurrenz, gegen welche die inländische Produktion anzukämpfen hatte. Mit grösster Mühe vermochte sich dieselbe auf den altgewohnten Konsumtionsgebieten in Deutschland, Frankreich etc. zu behaupten. Nun aber diese Staaten zum Schutze ihrer eigenen Produktion die Erhöhung der bisherigen Zölle in solcher Weise vornehmen, dass der Export nach diesen Ländern für Getreide ausserordentlich erschwert, für Mahlprodukte nahezu ganz unmöglich wurde, sieht sich die inländische Produktion grösstentheils auf die ihr nächstliegenden Absatzgebiete des Inlandes beschränkt. Diese Gebiete sind namentlich die industriereichen Gegenden in Böhmen, Mähren und Schlesien, und hier treffen sich nunmehr die Produkte aus den erzeugenden Provinzen der Monarchie in lebhafter Konkurrenz zusammen. Die bestimmenden Faktoren unter den Konkurrenten sind Ungarn und Galizien. Sollen die Produzenten beider Länder an dem beschränkten Nutzen aus diesen engbegrenzten Absatzgebieten partizipiren und die Konkurrenz auf diesem noch freien Gebiete bekämpfen können, so ist eine Unterstützung des Verkehrs durch ausgiebige Herabsetzung der Getreidetarife dringend geboten. — Ueber Initiative einer Bahnverwaltung werden diesfällige Berathungen der Bahnanstalten sehr bald stattfinden.

Februar-Einnahmen.

Im Monate Februar d. J. wurden in Oesterreich keine Eisenbahnstrecken eröffnet. Auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen wurden im Monate Februar im ganzen 3 169 221 Personen und 5 044 318 t Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 17 373 966 fl. erzielt, das ist pro Kilometer 797 fl. Im gleichen Monate 1884 betrug die Gesammteinnahme bei einem Gesammtverkehre von 3 155 117 Personen und 5 072 618 t Güter und einer Gesammtlänge des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes von 20 545 km 17 286 055 fl. oder pro Kilometer 841 fl.; daher resultirt für den Monat Februar 1885 eine Verminderung der kilometrischen Einnahmen von 5,2 pCt. Die auf dem Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetze in den ersten zwei Monaten 1885 erzielten Transporteinnahmen beziffern sich auf 36 028 285 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 35 952 685 fl. Da die durchschnittliche Gesammtlänge der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen für die eben genannte Zeitperiode des laufenden Jahres 21 788 km, für den gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen 20 529 km betrug, so stellt sich die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer für die ersten zwei Monate 1885 auf 1 654 fl. gegen 1 751 fl. im Vorjahre, das ist um 97 fl. ungünstiger oder auf das Jahr berechnet pro 1885 auf 9 924 fl. gegen 10 506 fl. pro 1884, das ist um 582 fl. oder in beiden Fällen um 5,5 pCt. ungünstiger.

Lokalbahn-Projekte.

Das Handelsministerium hat der Statthalterei in Prag das vom Stadtrathe in Gablonz vorgelegte generelle Projekt für eine Lokalbahn von Reichenberg über Gablonz nach Tannwald in der Länge von 30,5 km, sowie das von der Firma Lindheim & Comp. in Wien vorgelegte generelle Projekt für eine als Dampftramway auszuführende Lokalbahn von Reichenberg über Maffersdorf nach Gablonz mit Schleppgleisen zu den in der Umgebung gelegenen Fabriken in der Länge von 13,7 km, mit dem Auftrage übermittelt, bezüglich dieser vom technischen Standpunkte im allgemeinen als zur Ausführung geeignet befundenen Projekte gleichzeitig im Sinne der bestehenden Verordnungen die Tracenrevision und bezüglich des erstgenannten Projektes Reichenberg-Tannwald auch die Stationskommission einzuleiten. Bei dieser kommissionellen Verhandlung wird insbesondere die prinzipielle Frage zur Erörterung kommen, ob eine nur bis Gablonz geführte und eine weit geringere Leistungsfähigkeit bietende Dampftramway vom Standpunkte der lokalen Verkehrsinteressen genügen würde oder ob vielmehr nach Anschauung der kompetenten Faktoren nur die Realisirung einer allerdings kostspieligeren Durchzugslinie, wie solche durch das Projekt des Stadtrathes Gablonz geplant ist, als den Bedürfnissen des hiedurch berührten Landestheiles entsprechend zu erachten wäre.

Befahrung des rechtsliegenden Gleises.

Das Handelsministerium hat in Abweichung von der im Erlasse vom 13. Mai 1876 enthaltenen Norm der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft die Bewilligung zum Befahren des in der jeweiligen Fahrtrichtung rechtsliegenden Gleises in der doppelgleisigen Strecke Stadlau-Marchegg-Landesgrenze ertheilt.

Die Eisenbahntarife im Verkehre mit Rumänien.

Die Differenzen, welche zwischen den Rumänischen, Oesterreichisch-Ungarischen und Deutschen Bahnen bezüglich der Frachtvertheilung der Sätze der im Deutsch-Rumänischen Verkehre neuerstellten Ausnahmetarife für Eisenwaaren, landwirthschaftliche Maschinen und Stückgüter in Wagenladungen auftauchten, sind der „N. Fr. Pr.“ zufolge noch immer nicht beseitigt, so dass die Einführung der direkten Tarife nicht erfolgen konnte. Die Rumänischen Bahnen weigern sich, einen Theil des Verkehrs über Predeal zu empfangen, weil bei dieser Route auf das Rumänische Bahngebiet ein geringerer Antheil entfällt, als bei den anderen nach Rumänien führenden Routen. Obwohl dem Deutschen Verkehre von den Oesterreichisch-Ungarischen Grenzstationen ab die auf analoger Basis erstellten Tarife des Oesterreichisch-Ungarisch-Rumänischen Eisenbahnverbands zur Verfügung stehen, scheinen die Deutschen Bahnen dennoch einen grossen Werth auf die Herausgabe der direkten Tarife zu legen, da sie in dieser Angelegenheit eine ausserordentliche Verbandskonferenz für den 11. April nach Wien einberufen haben.

Verbindungsgleis bei Pressburg.

Durch die Baudirektion der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft wurde das Verbindungsgleis vom alten Waagthalbahnhofe in Pressburg nach der Station Prácsa (Weinern) der Wien-Budapester Hauptbahn bereits vollkommen fertiggestellt. Es werden nunmehr nach Eröffnung dieses Gleises die für den Pressburger Viehmarkt bestimmten Züge mit lebendem Vieh, so auch die für die Pressburger Lagerhäuser bestimmten Waggonladungen von der oberwähnten Station der Hauptbahn direkt zu dem Viehmarkt und zu den Lagerhäusern gestellt.

Oesterreichische Nordwestbahn.

Unter den Vorlagen, welche durch den jähen Abbruch der Reichsrathsverhandlungen unerledigt geblieben sind, befindet sich auch der Gesetzentwurf, betreffend die Erhöhung der Staatsgarantie für die Oesterreichische Nordwestbahn. An das Uebereinkommen, welches zwischen der Regierung und der Nordwestbahn abgeschlossen wurde, ist die letztere nur bis 30. Juni d. J. gebunden. Falls also die Nachsession des Abgeordnetenhauses nicht zu Stande kommt, würde das Uebereinkommen mit der Nordwestbahn hinfällig, sofern nicht etwa eine Prolongation im beiderseitigen Einverständniss erfolgt. Die Nordwestbahn müsste aber in jedem Falle die Beträge, welche zu den für das laufende Jahr in Aussicht genommenen Investitionen nothwendig sind, von der Staatsverwaltung in Anspruch nehmen, beziehungsweise sie müsste diese Beträge, welche sich heuer auf circa 1 Million Gulden belaufen, nach dem bisherigen Usus in die Betriebsrechnung einstellen. Das Garantieerforderniss der Nordwestbahn im Budget würde sich dadurch entsprechend erhöhen.

Entscheidung des Oesterreichischen Verwaltungs-Gerichtshofes.

Die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft, welche für ihren Bergbaubetrieb 3 Parzellen als dringend beanspruchte, konnte wegen deren Ueberlassung mit dem Grundeigenthümer keine Einigung erzielen und schritt deshalb um die Expropriationsverhandlung ein. Dieselbe wurde von der kompetenten Bezirkshauptmannschaft bewilligt, auf den Rekurs des Eigenthümers aber von der Statthalterei und dem Ministerium des Innern abgewiesen. Der Verwaltungs-Gerichtshof erkannte auf die von der genannten Eisenbahn eingelegte Beschwerde auf deren Zurückweisung und zwar aus dem Grunde, weil der Bergwerksbesitzer nicht berechtigt sei, eine bleibende Uebergabe ins Eigenthum gegen den Willen des Grundeigenthümers zu verlangen, die Enteignung von Grundstücken aus Rücksichten der öffentlichen Wohlfahrt (§ 365 A. B.-G.-B.) allerdings eintreten könne, der Bergbauunternehmer aber kein Recht habe, dass in einem konkreten Falle der Staat von seinem Hoheitsrechte Gebrauch mache, sondern die Entscheidung hierüber den Behörden zustehe.

Sektionschef v. Wittek.

Der Kaiser hat mit Entschliessung vom 30. März d. J. dem Ministerialrathe im Handelsministerium, Dr. Heinrich Ritter v. Wittek, in Anerkennung seiner ganz besonders ausgezeichneten Dienstleistung den Titel und Charakter eines Sektionschefs verliehen. Sektionschef v. Wittek gehört zu den begabtesten und hervorragendsten Beamten des Handelsministeriums. Als Vorstand des Departements für Eisenbahn-Gesetzgebung und Konzessionswesen nahm er an allen legislativen Arbeiten und insbesondere an der Aktion bezüglich der Verstaatlichung den lebhaftesten Antheil. Er hat sich ungeachtet seiner mühevollen Berufsthätigkeit auch als Fachschriftsteller vielseitig bewährt. Das Oesterreichische Eisenbahnwesen verdankt ihm schon viel, darf aber von dem verhältnissmässig noch jungen Manne viel mehr erwarten. Sein tiefes juristisches Wissen vereint mit seinen Erfahrungen im Bahnwesen begründen vollauf diese Erwartungen.

Generalversammlung der Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

In der am 8. April l. J. in Teplitz abgehaltenen 27. ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft waren 25 Aktionäre anwesend, welche 7 208 Aktien mit 718 Stimmen vertraten. Von der Vorlesung des Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen und auf Antrag des Revisionsausschusses dem Verwaltungsrathe für die pro 1884 gelegte Rechnung das Absolutorium ertheilt. Der vom Verwaltungsrathe gestellte Antrag, betreffend die Vertheilung des aus dem Betriebe pro 1884 erzielten Reingewinns von 1 517 099 04 fl.

wurde angenommen und sonach

dem Reservefonds	61 000,00 fl.
der Aktientilgung	16 915,50 „
an 5 pCt. Zinsen für 25 789 zirkulirende Aktien à 10,50 fl.	270 784,50 „
dem Dispositions-Reservefonds	560 000,00 „
dem Verwaltungsrath als Tantième	50 699,90 „
als Superdividende 20,50 fl. d. i. 9,76 pCt. auf 26 900 Aktien und Genussscheine	551 450,00 „
und von dem Reste nach Zuwendung der Summe von 6 000 fl. an den gesellschaftlichen Krankenfonds der Betrag von	49 898,34 „

dem Bahn-Erträgnisskonto pro 1885 überwiesen.

Weiter wurde die Auszahlung der Dividende pro 1. Mai beschlossen und in den Revisionsausschuss die früheren Mitglieder Herren Prokop Edler v. Ratzenbeck, Friedrich Tempsky, Karl Fiedler, Dr. Robitschek und Ober-Finanzrath Dr. Maresch wiedergewählt.

Generalversammlung der Wiener Lokomotivfabrik-Gesellschaft.

Dieselbe hat am 31. v. Mts. stattgefunden. Nach dem pro 1884 erstatteten Geschäftsberichte beträgt der erzielte Reingewinn 222 551 fl., wovon auf Grund der Statuten zunächst 5 pCt. mit 11 127 fl. in den Reservefonds zu hinterlegen sind, und die 5 pCt. Kapitalszinsen mit 81 000 fl. den Aktionären zukommen. Von den sohin erübrigenden 130 423 fl. entfällt die statutenmässige Tantième mit 15 pCt. = 19 563 fl., so dass 110 859 fl. und nach Hinzurechnung des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre 117 062 fl. zur Verfügung bleiben. Der Verwaltungsrath beantragte, hiervon den Aktionären eine Superdividende von 5 pCt. auszubezahlen, so dass der am 1. Juli fällige Dividendenkoupon mit 20 fl. zur Einlösung gelangen würde und den Rest von 36 062 fl. pro 1885 vorzutragen. Der Antrag wurde angenommen.

Börsenbericht und Kursnotiz.

Die beruhigtere Stimmung auf dem politischen Gebiete äusserte sich auch in Avancen der grössern Transportaktien. So notirten: Karl-Ludwig 265,25, Oesterr. Nordwestbahn 174, Elbethalbahn 176,75, Staatsbahn 305,25 und Südbahn 137,40. Die Ungewissheit der Nordbahn drückte den Kurs auf 2460. Sehr gesucht waren Buschtêhrader Lit. B (203) auf die Nachricht, dass deren Koupons mit 10 fl. eingelöst werden sollen. Diese Aktien notirten einst mit 10 fl., die Aktionäre haben viele Jahre hindurch gar keine Dividende bezogen und sind jetzt endlich in den Vollgenuss der fünfprozentigen Zinsen getreten. Diese Aktien wurden lange Zeit zu den hoffnungslosesten Nonvaleurs gezählt, ihr Kurs stand noch lange nach dem Abschlusse der Krise sehr tief und hat sich sehr schwer erholt. Man sieht, welcher Prosperität die Böhmischen Bahnen, insbesondere jene, welchen die Kohlenverfrachtung zufällt, fähig sind.

Aus Bayern.

Personalnachrichten.

⊙ Der am 2. d. M. dahier verstorbene Eisenbahndirektor a. D. Alois von Röckl, welcher in diese Stellung im Jahre 1874 für den damals in den Ruhestand versetzten Baudirektor Karl von Dyk trat, entfaltete in seiner früheren Eigenschaft als Vorstand des Projektirungsbureaus eine nicht allein in Bayern selbst, sondern auch im Auslande anerkannte ungemein grosse Thätigkeit. Bei reichen Kenntnissen gelang es ihm durch ausdauernden Fleiss an die Spitze des Eisenbahnbaupersonals gestellt zu werden und wurden unter seiner Direktion allein 18 Hauptlinien und 11 Vizinalbahnstrecken neu erbaut und die Bahnhöfe in Augsburg, Donauwörth, Nürnberg, Hof, Würzburg, Neuulm, München Centralbahnhof, Rosenheim und Ingolstadt Bahnhof umgebaut bezw. neu hergestellt. Herr von Röckl war im Dezember 1845 als technischer Gehülfe der Eisenbahnbaukommission Nürnberg in den Dienst der Staatsbahnbauverwaltung getreten, fungirte hierauf vom April 1847 bis Juli 1850 als solcher bei den Sektionen Lindau-Röschenbach und Würzburg, alsdann als Bauführer der Sektion Immenstadt und wurde im Januar 1853 in den Betriebsdienst in Augsburg übernommen und hierauf (Oktober 1853) zum Betriebsingenieur in Neuulm ernannt. Im Februar 1857 nach Augsburg versetzt, erbaute er die Bahn von Nördlingen an die Württembergische Grenze und war gleichzeitig mit generellen Projektirungen beschäftigt. Im Jahre 1863 zur Generaldirektion der Verkehrsanstalten berufen, setzte er die generellen Projektirungen fort. Im Verlauf seiner weiteren Thätigkeit wurde er im Januar 1866 zum Bezirksingenieur, Dezember 1868 zum Oberingenieur und im November 1869 zum Generaldirektionsrath befördert, in welch letzterer Stellung er technischer Referent für den Bau der Linien Miesbach-Schliersee, München-Grafing-Rosenheim, München-Simbach, der Bodenseegürtelbahn, München-Memmingen mit Kaufering-Landsberg, der Paarthalbahn, Nürnberg-Ansbach-Crailsheim und der Bahnhoferweiterungen Augsburg, Neuulm und der Vizinalbahnen Rothenburg-Steinach und Immenstadt-Sonthofen war. Unter Herrn von Röckl's schaffender Hand hat sonach das Bayerische Eisenbahnnetz eine ganz beträchtliche Erweiterung erfahren.

Aus Sachsen.

Personalnotizen.

Der Generaldirektor der Staatsbahnen, Geheimer Rath von Tschirschky-Bögendorff, ist zum Wirklichen Geheimen Rath (Exzellenz) ernannt worden (anlässlich seines 30jährigen Dienstjubiläums als Eisenbahndirektor).

Ferner haben die Betriebsdirektoren, die Betriebs- und Bauoberingenieure, die Maschinendirektoren und der Transportdirektor bei der Sächsischen Staatsbahn-Verwaltung den Rang in der V. Klasse der Hofrangordnung erhalten.

Betriebsergebnisse pro Dezember 1884 und das Jahr 1884 bei den Sächsischen Staatsbahnen.

Der letzte Monat des vergangenen Jahres wies wiederum eine, wenn auch weniger erhebliche, Mindereinnahme auf. Es wurden vereinnahmt im ganzen 5 176 700,97 *M.*, gegen den gleichen Monat des Vorjahres weniger 32 466,99 *M.* Diese Mindereinnahme resultirt wiederum nur aus dem Güterverkehr, da dieser 69 722,54 *M.* weniger ergab, während im Personenverkehr eine Mehreinnahme von 37 255,55 *M.* erzielt wurde. Hiernach stellt sich die gesammte Mindereinnahme des Jahres 1884 gegenüber dem Vorjahr auf 1 456 002,91 *M.* (1884 wurden vereinnahmt 63 522 256,59 *M.*, 1883 aber 64 978 259,50 *M.*). Die Gesammt-Mindereinnahme aus dem Güterverkehr stellt sich auf 2 367 382,08 *M.*, während das Gesammtplus aus dem Personenverkehr 911 379,17 Mark beträgt.

Auf absolute Genauigkeit können diese Zahlen keinen Anspruch machen, da bei deren Festsetzung die Abrechnungen aus den direkten Verkehren noch ausstanden und sonach die Einnahmen aus denselben nur schätzungsweise aufgenommen sind. Immerhin wird aber die definitive Festsetzung von dem obigen Ergebnisse wenig abweichen.

Für die Rentabilitätsberechnung ist zu berücksichtigen, dass in den obigen Ziffern nur die Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr, nicht aber die Nebeneinnahmen — Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter, Vergütungen für Ueberlassung von Betriebsmitteln, Erträge aus Veräusserungen, aus Pachten und Miethen, die Telegraphengebühren, die Vergütungen der Post etc. etc. — mit enthalten sind. Diese Nebeneinnahmen bleiben jedoch erfahrungsgemäss im wesentlichen stabil (im Jahre 1883 beliefen sie sich auf zusammen 3 451 438,39 *M.*) und sonach dürfte auch die endgültige Abrechnung an der oben berechneten Mindereinnahme von ca. 1½ Millionen Mark kaum etwas wesentliches ändern.

Ob diese Mindereinnahme ausschliesslich der mit dem 1. April v. Js. ins Leben getretenen Herabsetzung der Einheitssätze im Güterverkehr zur Last zu legen ist, kann zur Zeit mit Sicherheit nicht angegeben werden. Allerdings hat sich das Quantum der beförderten Güter von 10 988 699 850 kg im Jahre 1883 auf 11 018 805 038 kg im Jahre 1884 und mithin gegen das Vorjahr um 30 105 188 oder 0,27396 pCt. vermehrt und es ist sonach höchst wahrscheinlich, dass der Einnahmeausfall zum weitaus grössten Theil auf die gedachte Tarifherabsetzung zurückzuführen ist. Es lässt sich aber nach den vorhandenen Unterlagen noch nicht angeben, ob sich nicht auch vielleicht die Längen, auf welchen diese Güter befördert wurden, vermindert haben, ein Umstand, in welchem man natürlich ebenfalls eine Ursache des Einnahmeausfalls zu erblicken haben würde. Wir behalten uns vor, demnächst auf diese Frage zurückzukommen.

Von den unter der Verwaltung des Sächsischen Staates stehenden Privatbahnen hatte die Zittau-Reichenberger Bahn im Dezember eine Mindereinnahme von 98,47 *M.*, wodurch sich die Gesammt-Mehreinnahme pro 1884 auf 25 149,74 *M.* ermässigt. Die Altenburg-Zeitzer Bahn hatte eine Mindereinnahme von 3 859,44 *M.* zu verzeichnen, so dass sich die Gesammt-Mindereinnahme pro 1884 auf 13 908,08 *M.* beläuft. Die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn aber hatte sich bei einer Mehrverfrachtung von ca. 3½ Millionen Kilogramm wiederum eine Mehreinnahme von 3 914,40 *M.* zu erfreuen, wodurch sich schliesslich die Gesammteinnahme des Jahres 1884 um 76,82 *M.* höher stellt, als diejenige des Vorjahres.

Preussische Staatsbahnen.

Personal-Aenderungen.

Versetzungen in der Staatseisenbahn-Verwaltung. Zum 1. April d. J. sind versetzt:

1. Als Direktionsmitglieder: an die Königliche Eisenbahndirektion in Magdeburg: der Eisenbahndirektor Landgrebe, bisher Mitglied der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau; an die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln (als kommissarisches Mitglied): der Eisenbahn-Maschineninspektor Siegert, bisher in Berlin; an

die Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) in Köln: der Geheime Regierungsrath Grapow, bisher Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) in Köln; an die Königliche Eisenbahndirektion in Altona: der Eisenbahndirektor Kahl, bisher Mitglied der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin; und als kommissarisches Mitglied: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Krause, bisher in Berlin.

2 Als Betriebsdirektoren: an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Posen (Direktionsbezirk Bromberg): der Regierungs- und Baurath Kricheldorff, bisher Direktor des Königlichen Eisenbahnbetriebsamts (Posen-Kreuzburg) in Posen; an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Neuwied: der Regierungs- und Baurath Menne, bisher Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) in Köln; an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Oppeln: der Regierungs- und Baurath Wernich, bisher Mitglied der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau; an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Breslau-Stettin) in Breslau: der Regierungs- und Baurath Gutmann, bisher Mitglied der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau; an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Kiel: der Regierungs- und Baurath Müller, bisher Mitglied der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin.

Ferner sind versetzt: a) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor v. Schütz, bisher bei dem Betriebsamt (Berlin-Magdeburg) in Berlin, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Berlin-Sommerfeld) in Berlin; der Eisenbahnbau und Betriebsinspektor Monscheuer, bisher in Berlin, und der Eisenbahn-Maschineninspektor Bathe in Breslau, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Breslau-Halbstadt) in Breslau.

b) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Bromberg: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Rohrmann, bisher in Dessau, als Vorsteher des betriebstechnischen Büreaus der Königlichen Direktion nach Bromberg; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Braune, bisher in Graudenz, als Vorsteher der Bauinspektion I nach Elbing; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Dunaj, bisher in Beuthen O.-S., als Vorsteher der Bauinspektion nach Lyck; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Ritter, bisher in Lüneburg, als Vorsteher der Bauinspektion II nach Stolp; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Frankenfeld und der Eisenbahn-Maschineninspektor Hentschel, bisher bei dem Betriebsamt (Posen-Kreuzburg) in Posen, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt Posen (Direktionsbezirk Bromberg); der Eisenbahn-Maschineninspektor Müller, bisher im technischen Büreau der Eisenbahnabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Berlin (Direktionsbezirk Bromberg);

c) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Frankfurt a/M.: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Hanke, bisher in Köln, nach Frankfurt a/M.; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Richard, bisher in Suhl, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Berlin (Direktionsbezirk Frankfurt a/M.); der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Ballauff, bisher in Berlin, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Nordhausen.

d) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Mackenthun, bisher in Hoyerswerda, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Berlin-Magdeburg) in Berlin; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Bode, bisher in Suhl, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Schlemm, bisher in Breslau, an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt (Magdeburg-Halberstadt) in Magdeburg; der Eisenbahn-Maschineninspektor Erdmann, bisher bei dem Betriebsamt Magdeburg-Halberstadt, als Vorsteher des maschinentechnischen Büreaus an die Direktion.

e) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) in Köln; der Eisenbahn-Maschineninspektor Hummel, bisher in Deutz, an die Hauptwerkstätte in Nippes.

f) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) in Köln: der Regierungs- und Baurath Lange, bisher in Nordhausen, die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Richter und Hövel in Neuwied und der Eisenbahn-Maschineninspektor Meyen, bisher in Hagen, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Neuwied; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Mackensen, bisher in Köln, nach Neuwied.

g) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Ott, bisher in Hagen, als Vorsteher des bautechnischen Büreaus der Königlichen Direktion nach Elberfeld; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor von den Bercken, bisher in Elbing, als Vorsteher der Bauinspektion nach Lennep; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Eyersheim, bisher in Magdeburg, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Hagen.

h) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Schwedler, bisher in Arnstadt, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Erfurt; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Zeiss, bisher in Trier, an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Dessau; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor König, bisher in Lyck, als Vorsteher der Bauinspektion nach Hoyerswerda.

i) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau: die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Schaper, bisher in Magdeburg, und Heinrich in Oppeln, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahnbetriebsamt in Oppeln; der Regierungs- und Baurath Pauly, der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Buddenberg und der Eisenbahn-Maschineninspektor Kielhorn, bisher bei dem Betriebsamt (Stargard-Posen) in Posen, sowie der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Goepel, bisher in Stargard, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Stargard-Kreuzburg) in Posen; der Baurath Sellin, bisher in Glogau, und der Eisenbahn-Maschineninspektor Brosius, bisher in Magdeburg, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Stettin) in Breslau.

k) Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Haass, bisher in Erfurt, als Vorsteher des betriebstechnischen Büreaus der Königlichen Direktion nach Altona, die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Eilert und Schneider, sowie der Eisenbahn-Maschineninspektor Märcker in Berlin als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt Berlin (Direktionsbezirk Altona); die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Eckolt in Hamburg und Jungbecker, bisher in Elberfeld, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Hamburg; der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Schmidt, bisher in Rendsburg, und der Eisenbahn-Maschineninspektor Reuter, bisher in Hannover, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Kiel; die Eisenbahnbau- und Betriebsinspektoren Petersen in Flensburg und Caesar, bisher in Halberstadt, sowie der Eisenbahn-Maschineninspektor Reinert, bisher in Kottbus, als ständige Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Flensburg.

l) Bezirk der Königlichen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn: der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Sternke, bisher in Bromberg, als Vorsteher des betriebstechnischen Büreaus und Direktions-Hülfsarbeiter nach Braunschweig.

Der Betriebsinspektor Gudden ist unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Nordhausen zum Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor ernannt.

Dem Eisenbahn-Maschineninspektor Ingenohl ist unter Uebernahme aus dem Dienst der Reichseisenbahnen zur Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung die Stelle des Vorstehers der Hauptwerkstätte in Deutz (Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion — rechtsrheinischen — in Köln) verliehen.

Der Eisenbahn-Maschineninspektor Schünhoff, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Stettin-Stralsund) in Stettin tritt zum 1. April in den Ruhestand.

Der Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Thomas, ständiger Hülfsarbeiter bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Wesel, ist gestorben.

Eisenbahn Reggio-Eboli.

Der erste Theil der Linie Reggio-Eboli bis Castrocucco hat eine Länge von 270 km, wovon am 30. Juni 83,15 km fertig und in Betrieb waren, im Bau befanden sich 17 km, vergeben waren fernere 19 km, die Projekte genehmigt für 98 km und für 46 km die Projekte nahezu vollendet; die Vorarbeiten waren für weitere 50 km beendet, so dass nur das Stück zwischen S. Eufemia und der Mündung der Angitola zu bearbeiten blieb.

Die Strecke Reggio-Villa S. Giovanni wurde am 19. Mai 1884 dem Betrieb übergeben. Auf der Anschlussstrecke bis Condoleo, deren Bau Ende 1883 begonnen ist, liegen 78 Bauwerke, darunter der Viadukt von Scilla von 9 Oeffnungen à 10 m für Strasse und Eisenbahn; ausserdem 2 Tunnel unter den Flussbetten der Wildbäche Piria und Trada und 4 weitere Tunnel mit einer Gesammtlänge von 3 332 m, wovon am 30. Juni 1883 1 585 m Stollen aufgefahren waren. Auf der Anschlusssektion Condoleo-Bagnara war der Tunnel della Forte, 758 m lang, zur gleichen Zeit beinahe fertig.

Der zweite Hauptheil, die Strecke Sicignano-Castrocucco ist 105,3 km lang. Die Section Sicignano-Galdo sollte am 8. Januar 1883 fertig sein, der Vollendungstermin wurde mit Rücksicht auf die eingetretenen Fundirungsschwierigkeiten der Tanagro-Brücke, bis 8 m unter Niedrigwasser, bis August

1884 verlängert. Auf den folgenden Strecken Galdo-Anletta und Anletta-Polla liegen 5 Tunnel mit im ganzen 2 528 m Länge.

Der dritte Theil, die Linie Battipaglia-Castrocucco ist 132,6 km lang. Die Anfangsstrecke bis Agropoli wurde am 4. Juni 1883 eröffnet. Hier folgen dann der Tunnel von Torchiara 400 m lang, der Viadukt daselbst mit 35 Bogen von je 7 m Lichtweite und der Viadukt von Vignagrande mit 30 Oeffnungen von 7 m und einer mittleren von 15 m. In der folgenden Strecke Angropoli-Rutino liegt der Tunnel von Rutino, 4 366 m lang, die Arbeiten sind hier am 16. Januar 1883 begonnen, mit 5 Angriffspunkten und Firststollenvortrieb. Ende Juni 1884 waren 1 810 m Stollen aufgefahren. Die Anschlussstrecke Rutino-Vallo enthält mehrere grosse Brücken und Viadukte, deren bedeutendster der über das Cupa-Thal mit 30 Oeffnungen von 7 m ist.

R. B.

Eisenbahn Faenza-Florenz.

Die Arbeiten der Strecke Faenza bis zur Strasse nach Ferniani sind beendet, so dass der Betrieb im Laufe des Jahres 1885 eröffnet werden wird. Fognano-Marradi wurde erst kürzlich vergeben. Für Marradi-Crespino ist das Projekt fertiggestellt. In der folgenden Strecke Crespino-Fossa-Canecchi liegt der Appeninentunnel von Allocchi, 3 770 m lang, und 9 kleinere Tunnel mit einer Gesammtlänge von 1 048 m, ausser verschiedenen Kunstbauten. Die Arbeiten wurden hier Anfang 1883 begonnen. Der Stollenvortrieb in dem grossen Tunnel betrug am 30. Juni 934 m; auch hier ist man in einem der Angriffsstolllen durch starken Wasserzudrang Schwierigkeiten begegnet. Die übrigen Sektionen bieten weniger Schwierigkeiten und Interesse mit Ausnahme der letzten Vaglia-Florenz. Diese wurde am 29. Januar 1883 vergeben und soll in 42 Monaten fertig gestellt werden. Der Kostenanschlag für dieselbe beträgt 8 519 600 *M.* (mit 12,83 pCt. Abgebot); sie enthält 8 Tunnnel mit einer Gesammtlänge von 6 415 m und unter diesen der längste von Pratolino, 3 423 m lang, der von Sant Andrea 1 128 m. Für den ersten war Handarbeit vorgesehen, aber es hat ein Abkommen mit dem Unternehmer hinsichtlich der Anwendung von Maschinenbohrung stattgefunden. Am 30. Juni waren 513 m Stollen fertiggestellt. R. B.

(„Giornale del genio civile".)

Amerikanische Korrespondenz.

Rücktour der Güterwagen.

Auf der Wabash Bahn soll nach einer von deren Transportdirektor kürzlich erlassenen Instruktion folgendes Verfahren angewendet werden, um die Ablenkung fremder Wagen auf der Rücktour von der Route des Hinweges zu sichern.

Die Uebergangsstationen werden ausgerüstet mit Karten von verschiedenen Mustern, anzeigend von welcher Station und welcher Bahn die Karte einging. Diese Karten müssen sicher angeheftet (befestigt) werden an jeder Seite des fremden Wagens unmittelbar nach Eingang von der Anschlussbahn; zwei Stifte sind für jede Karte zu verwenden und gut hineinzuschlagen, auch ist Sorge dafür zu tragen, dass die kupfernen Schnürlöcher der Karten so gut als möglich von den Köpfen der Nägel bedeckt werden; dies ist von Wichtigkeit, da die Karten häufig lange Zeit an den Wagen verbleiben müssen und daher, wenn sie nicht gehörig befestigt sind, leicht von Wind und Wetter weggeschafft werden.

Die Wagen müssen stets nach der Uebergangsstation, auf der sie eingingen, zurückgehen, ausgenommen, wenn sie von einer Bahn kamen, welche mehrere Anschlüsse an die Wabash Bahn hat und, wenn sie für eine andere Route der Anschlussbahn beladen sind.

Die Stationsagenten haben an ihren Zugmeister alle leeren und beladenen fremden Wagen, welche ohne Karten die Bahn passiren, zu rapportiren. Die Beamten sind streng verantwortlich gemacht für Verschleppung fremder Wagen.

Ein furchtbarer Unfall

ereignete sich am 25. Februar cr. Abends 6 Uhr auf der Corning, Cowanesque und Antrim Bahn dadurch, dass der erste von zwei im Gefälle auf einander folgenden Extragüterzügen sich in zwei Theile trennte und obwohl von dem letzteren, gebremsten Theile ein Bremser rückwärts gesendet wurde, um den folgenden Zug aufzuhalten, letzterer doch auf den ersten Zug, in welchem sich 410 Kisten = ca. 10 t Pulver befanden, auffuhr und eine fürchterliche Explosion veranlasste. Lokomotive und 17 Wagen nebst Inhalt von Gütern aller Art wurden zerstört und nach allen Richtungen hin fortgeschleudert. Einen Theil des Kessels, welcher ebenfalls explodirte, fand man beinahe 1 Mile entfernt vom Unfallort. Der Bahnkörper war von der gewaltigen Kraft der Explosion tief aufgewühlt, auch wurden die in der Nähe stehenden Bäume zersplittert und zahlreiche Fenster der benachbarten Gebäude zertrümmert.

Wunderbarerweise blieb das Personal unbeschädigt. Maschinist, Feuermann und Zugführer des zweiten Zuges, welche den gefahrvollen Inhalt des voranfahrenden Zuges kannten (aber gleichwohl nicht vorsichtiger fuhren! Anm. des Refer.), sprangen, als sie den Zusammenstoss unvermeidlich sahen, vom Zuge herab in den Graben und warfen sich auf das Gesicht und auch die Leute vom ersten Zuge kamen glücklich davon.

Lehrlingsschule.

Eine solche ist mit den Werkstätten der Lake Shore Eisenbahn seit 8 Jahren verbunden und kein Lehrling wird zugelassen resp. beibehalten, der nicht gleichzeitig an dem Schul-, namentlich dem Zeichnenunterricht regelmässig theilnimmt. Diese Einrichtung hat auf die Ausbildung des Personals sehr günstig gewirkt, so dass dasselbe in dem Rufe besonderer Tüchtigkeit steht.

Personenverkehr nach Washington.

Während der Woche, in welcher der neue Präsident in sein Amt eingeführt wurde, hatte die Pennsylvaniabahn einen gewaltigen Personenverkehr zu besorgen; sie beförderte von und nach Washington beinahe 140 000 Menschen. Hierzu bedurfte es nicht nur der Zusammenziehung aller irgend anderswo entbehrlichen Wagen der eigenen Bahn und der mit ihr verbundenen Linien, sondern es mussten auch noch von fremden Bahnen Wagen geliehen werden. Vom Montag bis Freitag liefen 220 stark besetzte Personenzüge auf der Station Washington ein und aus, ausserdem gingen 110 Züge mit leeren Wagen zur Rückbeförderung der Passagiere ein. Etwa 36 000 Passagiere trafen schon früher ein resp. fuhren später zurück, um sich nicht dem ärgsten Gewühl auszusetzen und für diese Reisenden mussten auch vorher und nachher Extrazüge eingelegt werden. Ausser den Wagen der Gesellschaft befanden sich 315 Pullman-Schlaf- und Gesellschaftswagen in steter Bewegung zwischen Washington und Jersey City. Bei so bedeutendem Verkehr waren natürlich manche geringe Verspätungen unvermeidlich, aber grössere Verspätungen kamen ebensowenig vor, als irgend welche Unfälle.

Auch die Baltimore und Ohio Bahn hatte in dieser Zeit einen enormen Personenverkehr nach und von Washington.

Personenverkehr-Konkurrenz.

Mitte März cr. fand wieder eine Art Wettlauf zwischen den verschiedenen Eisenbahngesellschaften um die niedrigsten Personenfahrpreise zwischen Cincinnati und den östlichen Hafenplätzen statt. Es begann damit die Baltimore und Ohio Bahn, welche nach Washington Billets zu dem ermässigten Preise von 10 D. verkaufen liess. Die Pennsylvania Bahn folgte sogleich darauf mit 9 D., welche sie auch nach Newyork erheben liess, und die übrigen 3 Gesellschaften schlossen mit 7 D. für die I. Klasse (auf ca. 1 200 km).

Gesetzgebung.

Im Staate Arkansas ist ein Gesetz erlassen, welches Frachtführern und deren Personal verbietet, höhere Frachtbeträge, als in den Frachtbriefen spezifizirt sind, zu erheben; ferner ist bestimmt, dass das Transportobjekt gegen Frachtzahlung nur an den im Frachtbrief angegebenen Adressaten oder seinen Bevollmächtigten ausgeliefert werden darf, widrigenfalls der Frachtführer eine Entschädigung für jeden Tag der Zurückhaltung im Betrage der Fracht zu zahlen hat.

Strike auf der Missouri Pacificbahn.

Wegen einer angeordneten Lohnherabsetzung stellte Mitte März cr. das gesammte Personal in allen Werkstätten dieser Bahn und der von ihr in Betrieb übernommenen resp. kontrollirten Linien die Arbeit ein. Die Strikenden begnügten sich aber nicht hiermit allein, sondern veranlassten eine Unterbrechung des gesammten Güterverkehrs durch Festhalten der Güterzüge auf den verschiedenen Abtheilungen und Auslöschen des Feuers in den Lokomotiven.

Diese Bewegung begann auf der Texas und Pacificbahn, verbreitete sich von da über die anderen Texaslinien und die Missouri, Kansas und Texasbahn und endlich über die Hauptstrecke. Das Zugpersonal, wenn auch sich den Strikenden nicht geradezu anschliessend, sympathisirte offenbar mit denselben und leistete ihnen keinen Widerstand, bemühte sich auch nicht, die angehaltenen Züge vorwärts zu bringen und das Resultat ist ein vollständiger Stillstand der Güterbewegung. Die Personenzüge sind nicht behindert, ausser auf einigen Texaslinien, auf denen die Personenwagen abgehängt und nur den Lokomotiven und Postwagen die Weiterfahrt gestattet wurde.

In Texas herrscht grosse Erbitterung und es werden Unruhen dort befürchtet. Die Gesellschaft hat daher die Staatsbehörden um Schutz angerufen und der Gouverneur hat Militär nach verschiedenen grösseren Stationen beordert, um das Gesellschaftseigenthum zu beschützen.

Grosse Gütermengen, einschliesslich vieler verderblicher Waaren, befinden sich angehäuft auf den Hauptstationen und das Geschäft ist ernstlich gestört. („Railr. Gaz.") H.

Berichtigung: Denver und Rio Grande Eisenbahn.

In No. 23 Seite 304 unter „Denver und Rio Grande Eisenbahn“ muss es heissen: die stärkste Steigung beträgt 1 : 13, statt 1 : 4 (siehe „Engineering“ No. 1001 pag. 246: 406 ft. to the mile = 406 : 5 280 = 1 : 13).

Diese Steigung wird mittelst Adhäsionslokomotiven betrieben, ähnlich wie die „Uetliberg-Bahn“ bei Zürich mit 1 : 14, und die Industriebahn „Tavaux Pontséricourt“ in Frankreich mit 1 : 13,33 Maximalsteigung.

Die Victorian Border Bahn in Südaustralien.

Zur Ergänzung der Mittheilung über die Australischen Eisenbahnen in No. 23 S. 294 theilt uns Herr Greffrath auf unseren Wunsch noch folgendes mit:

Die grosse, bis zur Grenze von Victoria 124 Miles lange Bahn, welche bestimmt ist, die City of Adelaide mit Melbourne zu verbinden, wird von Nairne in 35° 3′ südl. Br. und 138° 50′ östlich von Gr. in möglichst gerader Linie nach Murray Bridge in 35° 5′ südl. Br. und 139° 20′ östlich von Gr. geführt und von da in gerader südöstlicher Richtung nach Border Town in 36° 19′ südl. Br. und 140° 46′ östlich von Gr. und 12 Miles von dem kleinen Ort Wolseley an der Ostgrenze der Kolonie. Von Border Town aus wird sie auf den ersten 8½ Miles die von Kingston nach Border Town laufende Bahn benutzen und dann sich nach der Grenze zu abzweigen. (Wir verweisen auf den vorjährigen Artikel 1884 No. 25 S. 330 unter No 3.) — Die von Melbourne auslaufende Nordwestbahn, welche sich mit vorstehend erwähnter Bahn bei Wolseley vereinigt, ist über Horsham hinaus bis Tarrancinne in Betrieb. Die noch fehlenden 26 Miles bis zur Grenze sind im Februar ebenfalls in Submission gegeben und sollen, wie bereits angegeben, bis Oktober 1886 fertig sein.

Litteratur.

Die „Tägliche Rundschau“ schreibt:

„Das vom Minister der öffentlichen Arbeiten vor nunmehr 4 Jahren ins Leben gerufene **„Centralblatt der Bauverwaltung“**, über welches sich in den jüngsten Kammerverhandlungen die Abgeordneten Berger (Witten) und Reichensperger mit besonderer Anerkennung aussprachen, hat nicht nur innerhalb Deutschlands gebührende Beachtung gefunden, sondern sich auch im Auslande weithin Eingang verschafft. Dasselbe zählt, wie wir aus guter Quelle erfahren, seine auswärtigen Leser in Amerika, Belgien, Dänemark, England, Frankreich, Galizien, Griechenland, Japan, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Oesterreich, Rumänien, Russland, Schweden, Schweiz, Serbien, Türkei, Ungarn. Der Preussische Arbeitsminister hat sich danach mit seinem jungen, technischen Fachblatte in der kurzen Zeit des Erscheinens desselben bereits in einem recht beträchtlichen Theile der Welt bei den Fachmännern fast aller Kulturvölker wohlverdiente Anerkennung erworben, ein Erfolg, der um so bemerkenswerther ist, als die Kenntniss der Deutschen Sprache bekanntlich nicht die stärkste Seite der Ausländer zu sein pflegt“.

Oefters haben wir Veranlassung genommen, aus dem trefflich redigirten Blatt interessante Notizen in unsere Zeitung aufzunehmen und freuen uns, vorstehender anerkennenden Notiz noch die Mittheilung beifügen zu können, dass des Königs Majestät Allergnädigst geruht haben, den Redakteur des Centralblattes der Bauverwaltung, den bisherigen Bauinspektor Otto Sarrazin im technischen Büreau der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten in Berlin zum Regierungs- und Baurath zu ernennen; demselben ist die neu errichtete Stelle eines solchen bei der Bauabtheilung des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten verliehen worden.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der Märzversammlung des elektrotechnischen Vereins machte zunächst Herr Direktor im Reichspostamt, Dr. Fischer, einige Mittheilungen über den internationalen Schutz der unterseeischen Telegraphenkabel. Nachdem diese Anlagen bis in die neueste Zeit der Nachlässigkeit und dem Muthwillen der Schiffer und Fischer wie der Böswilligkeit von Konkurrenten preisgegeben waren, ist es der 1882 in Paris zusammengetretenen von 26 Staaten beschickten Konferenz gelungen, eine völkerrechtliche Vereinbarung vorzubereiten, nach welcher den im offenen Meere, also ausserhalb des Herrschaftsbereiches der einzelnen Staaten verlegten Kabeln, die auf dem Gebiete eines oder mehrerer der vertragschliessenden Staaten landen, genügender Schutz gegen fahrlässige und vorsätzliche Beschädigungen gewährt wird. Das von dem Nestor der Kabeltelegraphie, Herrn Cyrus Field, angestrebte Ideal: die unterseeischen Telegraphenverbindungen auf alle (namentlich Kriegs-) Fälle zu neutralisiren, ist freilich nicht erreicht worden und wird schwerlich je erreicht werden.

In dem hierauf folgenden Vortrage hob Herr O. von Miller, Direktor der Deutschen Edison-Gesellschaft, die Schwierigkeiten hervor, die bei Errichtung von Centralanlagen für die Zwecke der elektrischen Beleuchtung im Mittelpunkte grosser Städte zu überwinden sind und gab die Mittel an, durch die es der Deutschen Edison-Gesellschaft gelungen ist, bei ihrer Station in der Friedrichstrasse No. 85 jede Belästigung der Umgebung durch Rauch oder Geräusch zu vermeiden.

Nach eingehender Beschreibung der Einrichtungen der Gesellschaft in der Friedrichstrasse und der Anlage für die Königlichen Hoftheater in München — der grössten augenblicklich in Deutschland bestehenden —, die übrigens auch in den grossen Centralstationen in der Markgrafen- und Mauerstrasse zur Ausführung kommen, deren maschineller Theil von der Deutschen Edison-Gesellschaft hergestellt wird, machte der Vortragende auf eine Bogenlampe aufmerksam, die den grossen Vortheil bietet, ohne nutzlosen Kraftverlust in einem und demselben Stromkreise parellel mit den Glühlampen zu brennen, so dass also getrennte Maschinenanlagen und Leitungen für Glüh- und Bogenlicht nicht mehr erforderlich sind. Es würde dies z. B. den Ladeninhabern ermöglichen, das wirkungsvolle Bogenlicht gleichzeitig mit dem angenehmen milden Glühlichte anzuwenden. Leider konnte der Vortragende über die Rentabilität der Centralstation noch nicht bestimmte Zahlen angeben, da die Station bisher kaum zur Hälfte ausgenutzt wird, obwohl fast ebensoviele Lampen eingerichtet sind, wie gleichzeitig durch die vorhandenen Dynamomaschinen gespeist werden können. Dieser ungünstigen Ausnutzung der Maschinen wird dadurch abgeholfen werden, dass die Deutsche Edison Gesellschaft mit Zustimmung des Magistrats durch Vermittelung der städtischen Elektrizitätswerke den elektrischen Strom auch an solche Konsumenten abgeben wird, die ausserhalb des Bezirks der betreffenden Station liegen.

Mit einigen von Herrn Prof. Dr. Karsten aus Kiel gemachten Mittheilungen über die seit den letzten Jahrzehnten geradezu in beunruhigender Weise zunehmenden Blitzschläge und ihre schädigenden Wirkungen, sowie über die erforderlichen Mittel zur Abwehr schloss die interessante Sitzung.

Miszellen.

Die erste Dampfstrassenbahn in London.

Vor kurzem erhielten Messrs. Merryweather & Sons den Auftrag, 17 ihrer Dampfstrassenbahn-Maschinen für die North London Tramways herzustellen, und kurze Zeit darauf Abends fuhr eine dieser Maschinen die Strecke von Edmonton nach Stamford Hill und zurück. Die Maschine bezeichnet die genannte Firma als eine ihrer „sparsamen“ Dampfstrassenbahn-Maschinen; sie hat 7½ zöllige Cylinder bei 12 Zoll Hub. Die Bahn ist jenen nach Dewsburg und Stokton sehr ähnlich, auf welchen der Dampfzug eine Kostenverringerung von fast 3 Pence pro Meile bewirkt, was der Hälfte der Kosten eines Pferdezuges entspricht. Die Bahn ist ziemlich eben, hat aber doch an manchen Stellen Steigungen von 1 : 26.

Die Maschine ist nach den Anforderungen des Board of Trade gebaut und zeigt weder Qualm noch Dampf. Der Kondensator, mit dem die Maschine versehen ist, leitet allen verbrauchten Dampf vollständig zurück, sodass er wieder in den Dampfkessel gelangt, nachdem er den Exhaustor passirt hat. Die durchfahrene Strecke betrug 9¼ Meilen, welche inkl. der Aufenthalte in 80 Minuten zurückgelegt wurden. Die Temperatur im Kessel ergab bei der Abfahrt 80 pCt. Fahr. und am Ende der Fahrt 140 pCt.

Prüfung einer neu erbauten Eisenbahn in den Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Der Unternehmer, dem die Herstellung des Oberbaues auf einer Zweigbahn der Pennsylvanischen Bahn übertragen war, hat eine Prämie von 2 000 ℳ nach Ausführung folgender Probe erhalten.

Ein Glas Wasser, welches bis 12 mm unter dem Rand gefüllt war, wurde, während der Zug die Strecke mit 82 km Geschwindigkeit pro Stunde passirte, auf eines der Wagenfenster gestellt, ohne dass ein Tropfen vergossen wurde.

Beleuchtung des Atlantischen Oceans.

Eines der kühnsten Amerikanischen Projekte der Neuzeit dürfte wohl die in Aussicht genommene Beleuchtung des Atlantischen Oceans mittelst elektrischen Lichtes sein. Man will einen belichteten Weg quer über das Meer von der Neufundland-Bank bis zur Irischen Küste herstellen. Zehn Schiffe sollen zu dem Zwecke in Entfernungen von je zweihundert Seemeilen in grader Linie auf offenem Meere derartig verankert werden, dass sie sich allseitig um den Anker drehen können, ohne ihn zu lockern. Diese Leuchtschiffe sollen durch elektrische Kabel untereinander und mit dem Ufer verbunden werden und die Aufgabe von Depeschen ermöglichen („The Amaric. Eng.“).

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 12. April d. J. wird die neu erbaute Strecke **Wengerohr-Wittlich** (Zweigbahn der Moselbahn) unter Einführung des untenstehenden Fahrplans dem Betriebe übergeben. Gleichzeitig erhält die bisherige Station Wittlich die Bezeichnung Wengerohr.

Von genanntem Tage ab findet unter den Bestimmungen des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands die Beförderung von Personen in 2. und 3. Wagenklasse, Reisegepäck, Gütern, Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren nach und von der Station Wittlich statt.

Die Tarife können auf den Stationen eingesehen werden.

Fahrplan.

Wengerohr ab 6.7, 8.39, 11.55 Vorm.
1.10, 4.44, 8.14 Nachm.
Wittlich an 6.18, 8.50, 12.6 „
1,21, 4.55, 8.25 „

Wittlich ab 5.44, 7.42, 11.34 Vorm.
12.49, 2.40 7.39 Nachm.
Wengerohr an 5.55, 7.53, 11.45 Vorm.
1.—, 2.51, 7.50 Nachm.

Köln, den 4. April 1885. (743)
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Lokalverkehr des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin. Am 15. April d. J. wird die Station Kunzendorf für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und Vieh eröffnet.

Berlin, den 7. April 1885. (744)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. 1. Der Name der Station Podgorze, Abzweigung Oswiecim-Podgorze der Galizischen Transversalbahn ist — nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen — in Podgorze-Plaszów abgeändert worden.

2. Der Name der zwischen den Stationen Purmerend und Oosthuizen an der Linie Zaandam-Hoorn gelegenen Station Kwadijk ist — nach einer Mittheilung des Administrationsrathes der Holländischen Eisenbahngesellschaft — in Kwadijk-Edam abgeändert worden.

Berlin, den 4. April 1885. (745)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

III. Güterverkehr.

Ausnahmetarif für Holz. Die in unserm Lokalgütertarif enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Holz gelten vom 1. April d. J. ab für die in der Position Holz des Spezialtarifs II im Deutschen Eisenbahngütertarif, Theil I, aufgeführten Artikel, sowie für

a) Radfelgen, sowie anderes roh vorgearbeitetes Schirr- oder Werkholz, Satzkisten, Schachtelränder, Siebläufe, Schiffsnägel, Holzspunde, Schuhpflöcke (Holzstifte), Draht zur Fabrikation von Zündhölzern, Holzklötze (Holzstöckel) zum Pflastern, roh vorgearbeitete Gewehrschäfte, Cigarrenkistenbretter, Dachschindeln, Dachspäne (Dachspleise);

b) Holzzeugmasse, Holzstoff, Holzzellstoff (Cellulose).

Lübeck, den 31. März 1885. (746 H & V)
Der Verwaltungsrath der Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft.

Der auf Seite 34 des Theils 1 des **Deutsch-Italienischen Gütertarifs** vom 6. September 1882 abgedruckte **Tarif der Schweizerischen Nordostbahn für Besorgung der Zollabfertigung** tritt mit dem 1. Mai d. J. ausser Kraft.

Das Erscheinen des neuen Tarifs wird später bekannt gegeben werden.

Strassburg, den 3 April 1885. (747)
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, als geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Italienischen Verbandes.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. treten im **Sächsisch-Schweizerischen Güterverkehre** für den Transport von Sprit und Spiritus in Wagenladungen von 5 000 resp. 10 000 kg die folgenden ermässigten Frachtsätze in Kraft:

	Bei 5 000 kg	10 000 kg
Leipzig (Bayer. und Dresdener Bahnhof)-Zug	4,97	4,14

Francs pro 100 kg.

Dresden, am 4. April 1885. (748)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverbande** für den Verkehr zwischen Kreuzburg O. S. einerseits und Bayreuth, Böblingen und Stuttgart andererseits ermässigte Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Rohzucker in Wagenladungen in Kraft, welche von den genannten Stationen in Erfahrung gebracht werden können.

Breslau, den 4. April 1885. (749)
Königliche Eisenbahn-Direktion, im Namen der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. Mai d. Js. ab treten im **Schlesisch-Süddeutschen Verbande** für den Verkehr zwischen Station Elsterwerda O/L. und einzelnen Württembergischen Stationen anderweite erhöhte bezw. ermässigte Frachtsätze in Kraft. Erhöhungen gegenüber den bestehenden Sätzen treten nur bei einzelnen Tarifklassen im Verkehr mit Ravensburg, Friedrichshafen und Lindau sowie den Bodenseeuferplätzen Bregenz, Romanshorn und Rorschach ein, doch verbleiben die seitherigen billigeren Sätze in diesen Relationen noch bis zum 15. Mai in Gültigkeit.

Auskunft ertheilt bis zum Erscheinen eines Nachtrages zum Schlesisch-Süddeutschen Verbandtarife das Verkehrsbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt.

Breslau, den 2. April 1885. (750)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. April cr. treten im **Galizisch-Norddeutschen Getreide-Verkehr** (Tarifheft 2) zwischen einzelnen Galizischen und Sächsischen Stationen, sowie Halle a/S. etc., anderweite ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Breslau, den 1. April 1885. (751)
Im Namen der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Für die auf Grund der **Ausnahmetarife für die Beförderung von Steinkohlen etc.** in Sendungen von mindestens 50 000 kg von Rheinisch-Westfälischen Stationen nach den Elb-, Weser- und Emshäfen zur Abfertigung gelangenden Kohlensendungen, welche nachweislich zur überseeischen Ausfuhr nach Deutschen Ostseehäfen bestimmt sind, tritt unter den bei den betheiligten Güterexpeditionen näher zu erfahrenden Bedingungen eine Frachtermässigung von 5 ℳ pro 10 000 kg im Wege der Rückerstattung ein.

Hannover, den 4. April 1885. (752)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im **Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverbande** für Glassandtransporte bei Aufgabe in Ladungen von mindestens 10 000 Kilogramm in einem Wagen mit einem Frachtbriefe oder bei Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen von Hohenbocka B. G. und O. L. nach Ludwigsthal, Regen und Zwiesel ermässigte Frachtsätze in Kraft, welche von den genannten Stationen in Erfahrung zu bringen sind.

Ausserdem erreicht die Gültigkeitsdauer des widerruflichen Ausnahmetarifs H für Zucker in losen Broden, wie wir in Abänderung unserer Bekanntmachung vom 20. März cr. bemerken, nicht schon mit dem 10. April, sondern erst mit dem 4. Mai cr. ihre Endschaft.

Breslau, den 7. April 1885. (753)
Königliche Eisenbahn-Direktion, im Namen der Verbandsverwaltungen.

Schlesischer Kohlenverkehr nach Stettin und Swinemünde transito seewärts. Vom 15. April d. J. ab werden die für Oberschlesische und Niederschlesische Steinkohlen und Kokes nach Stettin und Swinemünde transito seewärts bestehenden Ausnahmefrachtsätze unter den bisherigen Bedingungen im Reklamationswege versuchsweise auch für die zur Weiterverschiffung nach Deutschen Häfen bestimmten und dort ausweislich der Bescheinigung einer Behörde des Bestimmungshafens entladenen Kohlen etc. gewährt. Ausgeschlossen sind diejenigen Transporte, welche nach dem Gebiet der Odermündungen, des Stettiner Haffs und der Inseln Usedom und Wollin zur Verschiffung gelangen. Die ermässigten Frachtsätze werden ferner wie bisher auch für diejenigen Kohlen- etc. Sendungen berechnet, welche nach Anlaufen eines ausländischen Bestimmungshafens zur Weiterfahrt bezw. Rückfahrt verwendet werden.

Berlin, den 5. April 1885. (754)
Königliche Eisenbahndirektion.

Ostpreussische Südbahn. Die Getreidefrachtsätze von den Stationen Tscherkassy der Fastower Bahn und Krementschug der Charkow-Nicolajew Bahn nach Königsberg etc. werden von sofort auf folgende Beträge ermässigt: Von Tscherkassy auf 102,50 Rbl. + nach Königsberg 47,45 ℳ, Pillau 56,31 ℳ, Memel und Elbing 64,25 Mark, von Krementschug auf 119,62 Rbl. + nach Königsberg 43,36 ℳ, Pillau 51,52 Mark, Memel und Elbing 58,82 ℳ pro Wagen mit 10 000 kg.

Die Direktion. (755)

Ostpreussische Südbahn. Die Spezialtarife für Getreide etc. vom 1/13. Dezember 1884 von Stationen der Ekaterinen-

bahn und der Charkow-Nikolajew Bahn nach Königsberg, Pillau, Memel und Elbing, bei letzterer Bahn aber nur von den via Snamenka - Fastow instradirenden Stationen, gelten von sogleich auch für Oelkuchensendungen.

Die Direktion. (756)

Deutsch-Belgischer Verkehr. Mit Gültigkeit vom 10. April d. J. wird die Station Thielt der Westflandrischen Eisenbahn mit direkten Frachtsätzen für die Beförderung von Pferden und Vieh in den Tarif für die Beförderung von Eisenbahnfahrzeugen und lebenden Thieren im oben bezeichneten Verkehre vom 15. Juni 1883 aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen, sowie das Tarifbüreau der unterfertigten Direktion.

Köln, den 2. April 1885. (757)
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Werrabahn - Bayerischer Güterverkehr. Am 16. April d. J. tritt der Nachtrag VII zum Tarife vom 1. Juli 1883 in Kraft, durch welchen das Artikelverzeichniss des Holzausnahmetarifs geändert wird.

Exemplare des Nachtrags können von den betheiligten Güterexpeditionen unentgeltlich bezogen werden.

Meiningen, den 4. April 1885. (758)
Die Direktion der Werra-Eisenbahngesellschaft, als geschäftsführende Verwaltung.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Mit dem 15. Mai l. J. tritt der IV. Nachtrag zu den Spezialtarifen für den Transport von Steinkohlen und Coaks ab Mannheim und Ludwigshafen nach der Central- und Westschweiz vom 20. November 1881 in Kraft.

Der Nachtrag enthält um 10 Centimen pro 1 000 kg erhöhte Taxen für Biberist, Gerlafingen und Utzenstorf, Stationen der Emmenthalbahn.

Karlsruhe, den 3. April 1885. (759)
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Südwestdeutscher Eisenbahn - Verband. Zum Tarif für den Güterverkehr zwischen diesseitigen Stationen einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Köln linksrheinisch andererseits vom 1. Januar 1885 kommt am 15. April cr. der Nachtrag I zur Einführung.

Derselbe enthält neben Ergänzungen und Berichtigungen Entfernungen und Frachtsätze für die Station Eschelbronn und die Bodenseeuferstation Lindau und wird unentgeltlich abgegeben.

Karlsruhe, den 3. April 1885. (760)
Im Namen der Verbands-Verwaltungen: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Am 1. Mai d. J. kommen im **Rheinisch-Westfälisch - Niederländischen** Eisenbahnverbande für den Verkehr zwischen verschiedenen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) einer- und den Niederländischen Stationen Amersfoort, Amsterdam, Boxtel, Breda, Dordrecht, Eindhoven, s'Gravenhage, Herzogenbusch, Leiden, Rotterdam, Tilburg und Utrecht andererseits anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs J (für verschiedene Artikel) zur Einführung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 2. April 1885. (761)
Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Staatsbahn - Güterverkehr Berlin-Erfurt. Die im Nachtrag IV zum Tarif für den rubrizirten Verkehr enthaltenen Tarifsätze für die Stationen Grossdammer, Rogsen, Dürlettel, Bauchwitz und Meseritz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin treten erst vom Tage der Betriebseröffnung dieser Stationen ab in Kraft.

Erfurt, den 5. April 1885. (762)
Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. d. M. ist der Nachtrag I zum Gütertarif Frankfurt a/M. - Oberhessen, welcher Berichtigungen und Ergänzungen, sowie Entfernungen für neu aufgenommene Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. enthält, zur Einführung gelangt.

Der Nachtrag ist von den Expeditionen käuflich zu beziehen.

Giessen, den 2. April 1885. (763)
Grossherzogliche Direktion.

Vom 1. April d. J. ab treten für den Verkehr zwischen der Station Dzieditz des Direktionsbezirks Breslau einerseits und Stationen der Holländischen Eisenbahn, der Niederländischen Staatsbahn, der Niederländischen Centralbahn, der Niederländischen Rheinbahn und der Nordbrabant-Deutschen Eisenbahn andererseits im **Ostdeutsch - Niederländischen Verbande** direkte Ausnahme - Tarifsätze für Holz des Spezialtarifs II in Kraft.

Hannover, den 26. März 1885. (764)
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit sofortiger Gültigkeit kommt für den Ausnahmetarif 7 (Erze und Roheisen) des **Bayerisch - Sächsischen Verbandstarifs** zwischen Neukirchen und Zwickau ein Frachtsatz von 0,64 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Dresden, am 4. April 1885. (765)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen. von Tschirschky.

Die im Nachtrage II zum Tarifheft 2 des **Sächsisch-Oesterreichischen Verbands-Güterverkehres** für Furth i/W.-Grossenhain enthaltenen Frachtsätze der Klasse C 1 und C 2 werden auf 2,84 beziehentlich 2,71 ℳ pro 100 kg berichtigt.

Dresden, den 1. April 1885. (766)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 20. Mai 1885 kommen die in den **Preussisch - Sächsischen** Verbandstarifen vom 1. Mai 1878 und 1. Mai 1882 für den Verkehr mit den Stationen Lötzen und Widminnen der Ostpreussischen Südbahn bestehenden direkten Frachtsätze zur Aufhebung.

Bromberg, den 3. April 1885. (767J)
Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Zu den Tarifen für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover** resp. der **Braunschweigischen Eisenbahn** einerseits und **Grossherzoglich Oldenburgischen Stationen** andererseits sind die Nachträge 7 bezw. 4 herausgegeben, welche neue bezw. anderweite Tarifsätze, sowie sonstige Aenderungen und Ergänzungen enthalten.

Die Nachträge treten am 10. April cr., soweit die Aenderungen Erhöhungen enthalten, am 25. Mai cr. in Kraft, und können bei den Güterexpeditionen, welche auch eventuell weitere Auskunft ertheilen, bezogen werden.

Hannover, den 27. März 1885. (768)
Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. April d. J. tritt der Nachtrag I zu dem Heft 1 des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande** in Kraft, enthaltend: Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften.

Exemplare desselben sind bei den Verbands-Güterexpeditionen, sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 30. März 1885. (769)
Namens der betheiligten Verwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Die nach den Ausnahmetarifen für die **Beförderung von Steinkohlen etc.** von den Anschlusszechen der Rheinisch - Westfälischen Bahnen nach den Elb-, Ems- und Weser - Hafenstationen unter bestimmten Bedingungen im Rückvergütungswege eintretende besondere Frachtermässigung von 5 bezw. (bei Cuxhaven) 8 ℳ pro 10 000 kg für zur überseeischen Ausfuhr nach ausserdeutschen Ländern bestimmte Sendungen wird vom 1. April d. Js. ab bis auf weiteres unter den gleichen Bedingungen auch für solche Sendungen gewährt, welche nach den Deutschen Ostseehäfen bestimmt sind.

Köln, den 31. März 1885. (770)
Königliche Eisenbahndirektion (rechtsrheinische).

Pfälzische Eisenbahnen. Am 1. April l. J. treten im Oberhessisch - Pfälzischen Güterverkehr für Ludwigshafen Transitfrachtsätze in Kraft.

Dieselben berechnen sich durch Absetzung von 0,20 ℳ für Eilgut, von 0,10 ℳ in Stückgut und A 1 und von 0,06 ℳ für Güter der übrigen Tarifklassen an den für Ludwigshafen loco bestehenden Taxen.

Ludwigshafen a/Rh., 30. März 1885.
Die Direktion. (771)
Lavale.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. April erscheint zu unserem Lokaltarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren der V. Nachtrag. Derselbe ist von unserem Tarifbüreau zum Preise von 5 ₰ zu erhalten.

Mainz, den 30. März 1885. (772)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes: Die Spezial-Direktion.

K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. Am 15. April l. J. tritt der IV. Nachtrag zum **Südösterreichisch-Ungarisch-Deutschen Gütertarif** vom 1. Oktober 1882 in Kraft.

Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen der allgemeinen Tarifvorschriften, der Tariftabellen für Triest und des Kilometerzeigers, sowie Anstosstaxen für den direkten Verkehr Fiume, Görz und Sagrado und Berichtigungen des III. Nachtrages.

München, den 1. April 1885. (773)
Generaldirektion.

Am 15. April d. J. gelangt ein neuer **Ausnahmetarif** für den **Verkehr mit den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen** zur Einführung. Durch denselben werden aufgehoben:

die Ausnahmetarife für den Verkehr zwischen den Elbe-, Weser- und Emshafenstationen und Stationen der Bergisch-Märkischen, der Köln-Mindener, der Rheinischen, der Westfälischen, der Dortmund-Gronau-Enscheder und der Aachener Industriebahn vom 1. März 1880 nebst Nachträgen;

der Ausnahmetarif B und der Seehafen-Ausnahmetarif in dem vom 1. April 1882 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (linksrheinisch) und Hannover;

die Ausnahmetarife B und C in dem vom 1. Mai 1883 ab gültigen Gütertarife für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) einerseits und den Stationen Brake und Nordenhamm der Oldenburgischen Staatseisenbahn andererseits, sowie der Seetransittarif in dem vom 1. Juli 1877 ab gültigen Gütertarife für den Hannover-Westfälischen Nachbarverkehr zwischen den Stationen Emden, Leer, Papenburg und Osnabrück.

Durch den neuen Ausnahmetarif treten vielfache, theilweise bedeutende Ermässigungen der Frachtsätze ein. Durch Verschmelzung der seitherigen Klassen 4 und 5 im Ausnahmetarife für den Verkehr mit den Elbe- und Weserhafenstationen bezw. der Klassen 3 und 4 im Tarife für den Verkehr mit den Emshafenstationen zu einer Klasse für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs I werden die Frachtsätze wesentlich niedriger, nur bei einigen Stationen mit unerheblichem Versand erhöhen sich die Frachtsätze für diese Artikel. Ferner treten für Roheisen und Zucker dadurch Erhöhungen ein, dass die Frachtsätze des neuen Tarifs für diese Artikel nur in der Richtung nach den Hafenstationen Gültigkeit haben.

Für Düngemittel und Eis, für welche die seitherigen Ausnahmefrachten durch Einführung niedrigerer Frachtsätze im gewöhnlichen Tarife theilweise schon unbrauchbar geworden waren, sind neue Ausnahmefrachtsätze nicht wieder eingestellt worden.

Die vorerwähnten Erhöhungen treten erst am 1. Juni 1885 in Kraft.

Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 1 *M.* 50 *₰* durch die Güterexpeditionen der Verbandstationen zu beziehen.

Elberfeld, den 7. April 1885. (774)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Zum Gütertarif für den **Nassau-Elsass-Lothringischen Verband** vom 15. Oktober 1884 ist ein Nachtrag 1 erschienen, enthaltend Berichtigungen und bereits mit dem 1. Januar d. J. eingeführte Ausnahmesätze für Blei in Blöcken etc. im Verkehre mit Basel.

Soweit die aufgenommenen Berichtigungen Erhöhungen in sich schliessen, treten dieselben erst mit dem 1. Juni d. J. in Kraft.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 5. April 1885. (775)
Königliche Eisenbahndirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Auf Seite 10 des 8. Nachtrages zum Badisch-Württembergischen Gütertarife vom 1. Mai 1882 ändert sich der Frachtsatz des Ausnahmetarifs No. 8 (für Petroleum) Mannheim-Friedrichshafen von 1,57 in 1,33 *M.* pro 100 kg.

Karlsruhe, den 8. April 1885. (776)
Generaldirektion.

Südwestdeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Für den Transport von Zucker von den Stationen Mannheim, Waghäusel, Ludwigshafen und Frankenthal der Badischen beziehungsweise Pfälzischen Bahnen nach Pratteln, Station der Schweizerischen Centralbahn, treten mit sofortiger Wirkung direkte Ausnahmesätze in Kraft.

Näheres ist bei den betreffenden Stationen zu erfahren.

Karlsruhe, den 7. April 1885. (777)
Generaldirektion der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Für die **Beförderung von Grubenholz** in Wagenladungen von 10 000 kg von den Stationen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinischen) nach Belgischen Stationen kommen am 15. April d. J. im Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehre direkte Ausnahmefrachtsätze zur Einführung. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu erfahren.

Köln, den 4. April 1885. (778)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Der **Ausnahmefrachtsatz für Schwefelkiestransporte** von Grevenbrück, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, nach der Württembergischen Station Wangen im Allgäu wird vom 10. April cr. ab auf 1,53 *M.* pro 100 kg ermässigt.

Köln, den 7. April 1885. (779)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Im **Süddeutschen Verbands-Güterverkehr mit Oesterreich-Ungarn** werden mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. zu Theil III Tarifheft No. 1 und No. 2 (Ausnahmetarife für Getreide etc.) die Nachträge I ausgegeben, welche Frachtsätze für die Badische Station Messkirch, sowie für verschiedene Oesterreichische und Ungarische Stationen, ferner die Ausdehnung der Einlagerungsbefugniss auf neue Lagerhäuser und Berichtigungen des Haupttarifes enthalten.

Die Nachträge können bei den betheiligten Endbahnen unentgeltlich bezogen werden.

München, den 5. April 1885. (780)
General-Direktion
der K. B. Verkehrs-Anstalten
Betriebs-Abtheilung.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 15. April l. J. tritt zum Sächsisch-Thüringischen Verbandtarif der Nachtrag III in Kraft, welcher neue Frachtsätze für diverse Sächsische Stationen, Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifes enthält.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht auf.

Wien, am 3. April 1885. (781)
Die Direktion.

Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 15. April l. J. tritt der Nachtrag XXIV zum Deutsch-Ungarischen Verbandtarife vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aufhebung der direkten Frachtsätze für Berlin. Die Frachtsätze für Berlin sind in den ab 1. April l J. gültigen Nachtrag VII zum Ostdeutsch-Ungarischen Verbandtarif übertragen worden.
2. Aufnahme des Artikels „Wollabfälle“ in den Ausnahmetarif No. 22.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen. (782RM)

Die im Tarife für den **Elbeumschlagsverkehr Theil II**, Oesterreich-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz vom 1. April l. J. für Reichenberg S. N. D. V. B. enthaltenen Frachtsätze gelten auch für Sendungen, welche in Reichenberg, Station der Königl. Sächsischen Staatsbahnen nach Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz zum Elbeumschlag aufgeliefert, sowie für solche Sendungen, welche in Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz umgeschlagen werden und laut Frachtbriefvorschrift für Reichenberg Sächsische Staatsbahn bestimmt sind.

Prag, im April 1885. (783)
General-Direktion
der K. K. priv. Böhm. Nordbahn.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Baumwolle, rohe und Baumwollabfälle, tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte“ und unter Erfüllung der in demselben enthaltenen Bedingungen nachstehender Frachtsatz bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Reklamationswege in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Beraun (B. W. B.) 0,93 *M.* exklusive 5 *₰* Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 31. März 1885. (784)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Güter des Spezialtarifes I treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatte“ nachstehende Frachtsätze im Reklamationswege unter Erfüllung der in demselben angeführten speziellen Bedingung in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Granica 1,67 *M.*; von Dresden-Elbkai nach Granica 2,02 *M.* pro 100 kg. In ersterem Frachtsatz ist die Schleppbahngebühr nicht enthalten, dieselbe beträgt bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 *₰*, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 *₰* pro 100 kg.

Obige Frachtsätze sind an die Aufließerung eines Minimalquantums von 250 Wagen gebunden.

Wien, am 31. März 1885. (785)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Die durch Publikation in No. 1 (27) der Vereinszeitung bis Ende März cr. gewährten Refaktiesätze für den Ungarischen Elbeumschlags-Verkehr bleiben mit Ausnahme jener für Packleinen und Säcke (V.-Z. No. 9/283 dto. 30. Januar 1884) bis auf weiteres, längstens bis zur tarifmässigen Einführung in Kraft.

Wien, am 31. März 1885. (786)

Mit 1. Mai 1885 treten folgende **Tarifnachträge in Kraft:**

1. Nachtrag IV zu unserem Lokal-Gütertarife vom 15. März 1882.
2. Nachtrag III zum Kohlentarife nach der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn vom 1. November 1883.
3. Nachtrag II zum Kohlentarife nach der Oesterr. Nordwestbahn etc. vom 1. September 1883.

Diese Tarife beziehungsweise Nachträge, welche durch die gefertigte Direktion zu beziehen sind, enthalten zumeist Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze.

Teplitz, im April 1885. (787)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 20. April 1885 tritt der II. Nachtrag zum Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr via Reitzenhain und Franzensbad in Kraft.

Inhalt: Theilweise Ermässigung der Frachtsätze, geänderte Instradirung, Ergänzung des Zechenbahnfrachten-Verzeichnisses.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen zu haben.

Prag, am 2. April 1885. (788)
Die General-Direktion
der a. priv. Buschtêhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 15. April cr. wird ein neuer Schnellzug von Eydtkuhnen nach St. Petersburg und in umgekehrter Richtung im Anschluss an die Kurirzüge 1 und 2 des Direktionsbezirks Bromberg eingelegt.

Die in der dritten Auflage des Personen- und Gepäcktarifs für den **Deutsch-Russischen Eisenbahnverband** vorgesehenen Personenfahrpreise und Gepäckfrachtsätze im Verkehr von und nach den Stationen Kowno, Wilna, Dünaburg, Pskow und St. Petersburg, finden vom genannten Tage ab ohne Erhöhung auch Anwendung bei Benutzung der gedachten Schnellzüge.

Bromberg, den 28. März 1885. (789 J)
Die geschäftsführende Verwaltung des Deutsch-Russischen Eisenbahnverbandes.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt und Verband Thüringer Bahnen. Am 1. April cr. tritt zu den reglementarischen Bestimmungen für den Personen- und Gepäckverkehr der erste Nachtrag in Kraft, enthaltend verschiedene Aenderungen und Ergänzungen der bisherigen Vorschriften. Exemplare des Nachtrags sind durch die Billetexpeditionen zu beziehen.

Erfurt, den 2. April 1885. (790)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

V. Generalversammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich, die Herren Aktionäre zur XXXII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Mittwoch, den 6. Mai 1885 um 10 Uhr Vormittags auf dem Wiener Bahnhofe der Oesterreichischen Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Tagesordnung sind:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1884;
1. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1884;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes, betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkoupons;
4. Erneuerungswahl mehrerer Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1885.

Gemäss § 26 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, die Aktien sammt den nicht fälligen Koupons längstens bis 22. April 12 Uhr Mittags entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkasse in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin, oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von den Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen. Eine Konsignation wird mit der Erlagsbestätigung versehen zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben 10 Aktien das Recht auf Eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten werden, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblankette werden bei den Erlagskassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, im April 1885. (791)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VI. Submissionen.

Oeffentliche Ausschreibung. Die Lieferung von:

1. 10 Personenwagen II/III. Klasse für Bahnen untergeordneter Bedeutung,
2. 20 Radsätzen,
3. 40 Wagenlagerkasten und
4. 40 Trage- und 50 Spiralfedern

soll vergeben werden.

Bedingungen können zu 2,00 ℳ. ad 1 und zu je 1,00 ℳ. ad 2, 3 und 4 von dem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Anerbieten sind bis zum 14. April cr. mit der Aufschrift: „Verding von Wagen" portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48, hier, einzureichen, deren Eröffnung am 15. April cr., Vormittags 11 Uhr, in dem genannten Büreau erfolgt.

Köln, den 27. März 1885. (792)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 120 Stück Bufferspiralfedern, 15 Bufferstangen mit Scheiben, 80 Schraubenkupplungen und 60 Zughaken soll vergeben werden. Bedingungen für die Lieferung der einzelnen Materialien sind gegen Frankoeinsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei zu beziehen, Angebote unter Angabe der Lieferungszeit mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 20. April d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 8. April 1885. (793)
Grossherzogliche Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 40 Lokomotivradreifen aus Tiegelgussstahl soll auf Grund der gegen Frankoeinsendung von 25 ₰ durch unsere Kanzlei zu beziehenden Bedingungen vergeben werden. Lieferungsangebote sind bis zum 20. April d. J. 10 Uhr Vormittags hier einzureichen.

Giessen, den 4. April 1885. (794)
Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 7. Jahrgang 1885. Berlin, am 11. April 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 8. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können)
1	A D	119	1	Kollo	graues Packpapier —	25	1	Schlawe	K. E.-D. Bromberg	
2	A S	3516	1	Kiste	Apfelsinen —	32	2	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
3	A Z	15	1	Kollo	Pflugschaare —	3,5	3	Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
4	B	—	1	Kiste	Blutegel —	2,5	4	Hasselt	Grand Centr. Belge	
5	A C	3076 3077	2	Kolli	Stahl —	101	5	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
6	C C	230 bis 247	18	Ballen	Kork —	100	6	Feenoord	Niederländ. Stsb.	
7	D A B	13624	1	Bierfass	leer —	30	7	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
8	D J T G B	381 2263	2	Kisten	unbekannt —	?	8	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
9	E	10	1	Butterkübel	alte Decktücher —	7,5	9	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
10	E D S	4099	1	Bund	Stabeisen —	14	10	Aibling	Bayerische Stsb.	
11	E S	1778	1	Kiste	gefüllt —	33	11	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
12	F B S	3038/43	6	Säcke	Baumwollabfälle —	64	12	Kempten	Bayerische Stsb.	2,56 l. 0,1 br. 0,015 dick.
13	F D S	5540	1	Stück	Flacheisen —	30	13	München O. B.	„	
14	F G C	8257	1	Kiste	Spiegel —	54	14	Aachen	Linksrh. Köln	
15	F K & S	3664	1	„	leer —	12	15	Münster	Rechtsrh. Köln	
16	[illegible]	1	1	„	? —	57	16	Freiburg i/B.	Badische Stsb.	
17	F W A L	968	1	Fass	Rüböl —	189	17	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
18	G B G P	14636 14637	2	Kisten	Blechwaaren —	78,5	18	Schildberg	K. E.-D. Breslau	
19	G N	4072	1	Kiste	Regenschirme —	26	19	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
20	H C	98	1	Pack	10 Stück eiserne Schaufeln	16	20	Hannover	K. E.-D. Hannover	
21	H R B	—	1	—	Kette —	—	21	Erstein	Elsass-Lothring.	
22	H W	16	1	Kiste	Maurergeräthe —	20	22	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
23	H W	131	1	Ballen	? —	115	23	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
24	J B V B A O	9281 9280 4011	9 1 1	Bund „ „	Hufeisen — ? — ? —	175	24	Neunkirchen	„	
25	J F	22/23	1	Ballen	Manufakturwaaren —	314	25	Boxtel	Niederländ. Stsb.	
26	J G & B	268	1	Kiste	Wein —	58,5	26	Würzburg	Bayerische Stsb.	
27	J R	1963	1	Sack	Holzspunde —	15	27	Griessen	Badische Stsb.	12. D. R. 7. 1883 669 Liter.
28	K C K	538	1	Fass	leer —	105	28	Würzburg	Bayerische Stsb.	
29	L K	55	1	Ring	Draht —	20	29	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
30	M	7354	1	Kollo	unbekannt —	22	30	Posen	K. E.-D. Breslau	
31	M H V	4845	1	—	Seil —	—	31	Mügeln b/Pirna	Sächsische Stsb.	
32	M R C G L	—	1	Bund	Flachs —	12	32	Deutz	Rechtsrh. Köln	
33	P	5	1	„	Schiefertafeln —	35,5	33	Regensburg	Bayerische Stsb.	
34	R F	534	1	Kollo	Manufakturwaaren —	20	34	Stolp	K. E.-D. Bromberg	
35	S S	—	1	—	schmiedeeis. Rohr —	2	35	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
36	S S K F L	—	1	Ballen	Flachs —	53	36	Düsseldorf	„	
37	V	27	1	Kollo	Bretter —	14,5	37	Bremen	K. E.-D. Hannover	Bei Bodenrevision.
38	V C	14	1	Kiste	Fleichextrakt —	35	38	Roosendaal	Niederländ. Stsb.	
39	V O	4385/8	4	Ballen	Krollhaare —	128	39	Wipperfürth	K. E.-D. Elberfeld	
40	W	—	1	Sack	leere Säcke —	35	40	Marktl	Bayerische Stsb.	
41	W L	3665	1	Kiste	Messingdraht —	16	41	Neustadt O/S.	K. E.-D. Breslau	
					B. Kolli m. Adressen sign.					
42	Adr.	2309	1	Bierfass	leer —	25	42	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
43	Adr. Degen	—	1	Korb	todte Hühner —	20	43	Köln Eilg.	Linksrh. Köln	
44	A S Hagen	195	1	Kiste	? —	27	44	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt		Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
45	D L Hagen	1570 1576/80 1582/87	12	—	Schraubstöcke	—	160	45	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
46	d P K & C Amsterdam	11288	1	Bierfass	leer	—	14	46	Düsseldorf	„	
47	Dusart	—	1	Packet	—	—	5	47	Hasselt	Grand Centr. Belge	
48	Eydtkuhnen	2244	1	—	hölzerne Runge	—	—	48	Neuss	Linksrh. Köln	
49	Fehrenbeck & Stinnesbeck	1313	1	Bierfass	leer	—	23	49	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
50	F. Haas	2790	1	Fass	leer	—	25	50	Deutz	Rechtsrh. Köln	
51	F. Schneide 50,1 L.	900	1	Bierfass	leer	—	26	51	Herchen	„	
52	H. Droop	2081	1	„	leer	—	24	52	Ohligswald	K. E.-D. Elberfeld	
53	Henri Schaltz, Illowo	—	1	Kiste	alte Effekten	—	16	53	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
54	Herman	—	2	Packete	—	—	12	54	Hasselt	Grand Centr. Belge	
55	T K Düsseldorf	7	1	Sack	Farbholz	—	40,5	55	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
56	Jos. Felin Wien	—	1	Kiste	Effekten	—	17	56	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	115 Liter.
57	Ph. Schübel	1003	1	Bierfass	leer	—	43	57	Würzburg	Bayerische Stsb.	
58	Palmans	—	1	Packet	—	—	1,5	58	Hasselt	Grand Centr. Belge	
59	S. Hagen	1000	1	Korb	Eisenwaaren	—	63	59	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
60	von Oppen Frankfurt	—	2	Kisten	Butter	—	20	60	Köln Eilgut	Linksrh. Köln	
61	Wahn	34	1	—	Gusscylinder mit Deckel, 9″ hoch 10″ Durchmesser		4	61	Wahn	Rechtsrh. Köln	
					C. Kolli m. Nummern sign.						
62	—	X	1	Sack	Dürrobst	—	21	62	Würzburg	Bayerische Stsb.	
63	—	22	1	—	eis. Kurbel mit Holzgriff		0,75	63	Braunschweig	Braunschweig.	
64	—	100 X 61	1	Ballen	Packleinen	—	133	64	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
65	—	913	1	Stück	Gusseisen	—	5	65	Stein	Bayerische Stsb.	
					D. Kolli mit Figuren sign.						
66	schwarzer Strich	—	1	Stab	Eisen	—	2,5	66	Zeulenroda	Sächsische Stsb.	
67	EA S	5805	1	Kiste	unbekannt	—	20	67	Colberg	K. E.-D. Bromberg	
68	Bremen	—	2	Fässer	grüne Seife	—	27,5	68	Bremen	K. E.-D. Hannover	bei Bodenrevision.
69		6257	1	Ballen	Bettfedern	—	117,5	69	Hannover	„	
					E. Kolli ohne Signatur.						
70	—	—	1	Bund	Bandeisen	—	18,5	70	Merxheim	Elsass-Lothring.	
71	—	—	2	Säcke	Betten, Kleider und Bücher		34	71	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
72	—	—	1	—	erlenes Brett	—	32,5	72	Hohenstein-E.	Sächsische Stsb.	auf der Strecke gefunden.
73	—	—	1	Kiste	alte Damenhüte	—	20	73	Meerane	„	
74	—	—	1	Stück	Eisen	—	16	74	Steele	K. E.-D. Elberfeld	
75	—	—	2	Kolli	Eisen	—	39	75	Dresden-N. II	Sächsische Stsb.	
76	—	—	1	—	alte Eisenbahnschiene 4,25 m lang		145	76	Herne	Rechtsrh. Köln	
77	—	—	1	Kollo	Eisengusstheil	—	1	77	Görlitz	Sächsische Stsb.	
78	—	—	2	Stück	gewalzte Eisenrohre		44	78	Darmstadt	Main-Neckarbahn	
79	—	—	1	Bund	3 Eisenstangen, 3—4 m lang		6	79	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
80	—	—	1	—	Eisenrohr	—	6	80	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
81	—	—	1	Korb	Eisenwaaren	—	22	81	Brügge	K. E.-D. Elberfeld	
82	—	—	1	Fass	leer	—	30	82	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
83	—	—	1	Partie	Flachs	—	43	83	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
84	—	—	1	Sack	Gerste	—	12	84	München Ostbahnhof	Bayerische Stsb.	
85	—	—	1	—	eisern. Gewichtsstück		10	85	Hanau	K.E.-D. Frankf.a/M.	
86	—	—	2	—	Gitterthüren	—	—	86	Schönebeck	K.E.-D. Magdeburg	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufkläruu dienen können).
87	—	—	1	—	Fuss, 1 Ofen, 1 Griff	—	87	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
88	—	—	2	Stück	Jutetaue —	—	88	Breslau	K. E.-D. Breslau	
89	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	85	89	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
90	—	—	1	„	Kartoffeln —	72	90	Essen	K. E.-D. Elberfeld	
91	—	—	1	„	Kartoffelschalen —	3	91	Grossbothen	Sächsische Stsb.	abgesandt von Bremen zu Gepäckschein 881, lagert unabgefordert seit 28/2. 1885.
92	—	—	1	Kollo	Kleiderrechen —	1	92	Annaberg	„	
93	—	—	1	—	grauer Koffer —	36	93	Hannover	K. E.-D. Hannover	
94	—	—	1	Korb	Krüge —	25	94	Maestricht	Grand Centr. Belge	
95	—	—	14	Ballen	Leim —	1200	95	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
96	—	—	1	Sack	Malz —	125	96	Breslau	K. E.-D. Breslau	
97	—	—	1	—	Messingtheil —	0,5	97	Hildesheim	K. E.-D. Hannover	
98	—	—	1	—	eiserne Mulde —	1	98	Kamenz	Sächsische Stsb.	
99	—	—	1	Fass	Oel —	30	99	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
100	—	—	1	Packet	— —	0,5	100	Neerpelt	„	abgesandt von Peine zu Gepäckschein No. 410, lagert unabgefordert seit 1/2. 1885.
101	—	—	1	Packet in grau Papier	— —	8	101	Hannover	K. E.-D. Hannover	
102	—	—	5	Säcke	Pflaumen —	250	102	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	2	Stück	Pflugschaare —	2,5	103	Gnesen	K. E.-D. Breslau	
104	—	—	1	—	alte Privatdecke No. 236	—	104	Neuss	Linksrh. Köln	
105	—	—	1	Stück	Roheisen —	50—60	105	Altenessen	Rechtsrh. Köln	
106	—	—	2	Bund	Rundeisen —	103	106	Ründeroth	„	
107	—	—	1	Pack	Säcke —	18	107	Stassfurt	K.-E.-D. Magdeburg	
108	—	—	1	„	Schaufelstiele —	31	108	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
109	—	—	1 1	— —	eis. Schmiedeform — eis. Pumpenausguss —	12 3	109	Lissa i/P.	K. E.-D. Breslau	
110	—	—	1	—	Schmierlager —	1,5	110	Berlin L.	K.E.-D. Magdeburg	
111	—	—	1	Stange	Stahl —	47,5	111	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
112	—	—	2	Stäbe	Stahl —	30,5	112	Remscheid	„	
113	—	—	1 2	— —	gusseis. emaill. Topf gusseis. Tiegel	10	113	Cassel O.	K. E.-D. Hannover	
114	—	—	1	Kollo	Träger —	16	114	Walcourt	Grand Centr. Belge	
115	—	—	2	—	Viehgitter, grau gestrichen	—	115	Oeynhausen	K. E.-D. Hannover	
116	—	—	1	—	Viehgitter, der obere Theil von Eisen und der untere Theil von Holz	—	116	B. Borbeck	Rechtsrh. Köln	
117	—	—	1	Ring	Walzdraht —	17	117	Ohligswald	K. E.-D. Elberfeld	
118	—	—	1	Kollo	1 Theil einer Waage	—	118	Verkehrsbureau Erfurt	K. E.-D. Erfurt	
119	—	—	1	—	Zugleine —	—	119	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke.	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen
1	A K S	171	1 2	Fass Kisten	Butter — Nägel —	66 118	1	Suczawa	L.-C.-J.	
2	B	13	1	Ballen	leere Säcke —	39	2	„	„	
3	B B	51	1	Kiste	unbekannt —	71	3	Pardubitz	S.-N.-D. V.-B.	seit 31/3.
4	[illegible]	14784	1	„	Orangen —	39	4	Tetschen	Oe. N.-W.-B.	seit 31/3.
5	C	3338	1	Fass	leer —	17	5	Parschnitz	S.-N.-D. V.-B.	seit 11/3.
6	C H	12	1	Kiste	leer —	100	6	Stanislau	L.-C.-J.	
7	D G F J	4/5	2	—	Decken —	85	7	Kassa	Kaschau-Oderberg	von Oderberg seit 20/3.
8	E S	141	1	Sack	Mohnsamen —	76	8	Kralovan	„	von B. Szt. Miklos seit 5/3.
9	F	46	2	Ballen	Reis —	200	9	Krompach	„	von Kaschau seit 28/3.
10	F W	9710	1	„	Garn —	232	10	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	seit 30/3.
11	H	1/2	2	„	leere Säcke —	47	11	Suczawa	L.-C.-J.	
12	H N F	2431	1	Kiste	Nägel —	137	12	Reichenberg	S.-N.-D. V.-B.	seit 27/3.
13	H W	1/5	5	Ballen	Kaffee —	325	13	Prag	Oe. N.-W.-B.	seit 30/3.
14	J	—	1	Pack	leere Säcke —	24	14	Suczawa	L.-C.-J.	
15	J B	1240	1	Fass	Essig —	29	15	Czernowitz	„	
16	J C	39164	1	Ballen	unbekannt —	26,5	16	Pelsdorf	Oe. N.-W.-B.	seit 25/3.
17	K C	435	1	Fass	leer —	33	17	Prag	„	seit 30/3.
18	L W S	316 3222	1 1	„ „	Wein — Wein —	40 64	18	Czernowitz	L.-C.-J.	
19	M	—	1	Kiste	leer —	36	19	Stanislau	„	
20	N	6	1	„	altes gebrauchtes Zink und Zinnober für Glaskugeln	18	20	„	„	
21	R R	8	1	Ballen	getrocknete Zwetschen	53	21	„	„	
22	S	1/2	2	Kisten	Korn, Brod und diverse Effekten	139	22	„	„	

Laufende Nr.	Der Kolli – Signatur – Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort – Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
23	S N V B	991 42. 22. 58. 266	4 4	Stück „	Kippstockrungen Rungen	80 100	23	Tr. Jedlese	Oe. N.-W.-B.	seit 23/3.
24	S O	1	1	Oelfass	leer	34	24	Kassa	Kaschau-Oderberg	seit 4/2.
25	W	—	1	Sack	trockenes Obst	58,5	25	Kolemea	L.-C.-J. E.	
26	W	106	1	Ballen	Leder	35	26	Stanislau	„	
27	W C S	74/75	2	Fässer	leer	97	27	Prag	Oe. N.-W.-B.	seit 30/3.
28	W D	8	1	Ballen	leere Säcke	20	28	Lemberg	L.-C.-J. E.	
29	Z	31	1	Fass	Melasse	291	29	Prag	Oe. N.-W.-B.	seit 30/3.
30	Z	65	1	Pack	leere Säcke	14	30	Für Jassy Suczawa	L.-C.-J. E.	
31	Dresden Berlin	335 205	1 1	„ —	Holzringe Klappstuhl	13 7	31	Tetschen	Oe. N.-W.-B.	seit 24/3.
32	Gebrüder Dirmann Berlin	252	1	—	Theerplan, alt	—	32	A. Kosteletz	„	seit 22/3.
33	Karwin	305	1	Fass	leer	14	33	Karwin	Kaschau-Oderberg	von Tetschen seit 9/2.
34	Königs-mühle H. Strauss Budapest	3	1	Sack	Hirse	50	34	Kolemea	L.-C.-J. E.	
35	Liter 305	—	1	Fass	leer	33	35	Kassa	Kaschau-Oderberg	seit 4/2.
36	Marchegg	—	1	Stück	Milchkanne, leer	—	36	Gröschlmauth	Oe. N.-W.-B.	seit 12/3.
37	Pass	9	1	Kiste	unbekannt	58	37	Josefstadt	S.-N.-D. V.-B.	
38	Sam. Engel-mann Vag Neu-stadt	—	8	Pack	leere Säcke	180	38	Teschen	Kaschau-Oderberg	seit 25/2.
39	—	8	1	Sack	Gerste	31	39	Oderberg	„	seit 16/3.
40	—	269	1	Fass	leer	18	40	Tetschen	Oe. N.-W.-B.	seit 21/3.
41	—	382	1	„	leer	41	41	Stanislau	L.-C.-J. E.	
42	—	482	1	—	eiserner Deckel	5	42	„		
43	—	2062	1	—	Decktuch	30	43	Kolin	Oe. N.-W.-B.	seit 31/3.
44	—	—	1	Ballen	Bettzeug	22	44	Igló-Löcse	„	seit 2/10.
45	—	—	492	—	Bretter	10500	45	Kralován	„	von Versecz seit 28/4.
46	—	—	4 12	Bund „	Dunggabeln Hufeisen	21 76	46	Kolomea	L.-C.-J. E.	
47	—	—	1	Fass	leer	36	47	Stanislau	„	
48	—	—	1	„	leer	68	48	„	„	
49	—	—	2	Kisten	leere Flaschen	98	49	Orló	Kaschau-Oderberg	seit 22/11.
50	—	—	1	—	Futterkrippe	35	50	Eperjes	„	von Oswiecim s. 26/2.
51	—	—	1	Sack	Getreide und Werkzeug	40	51	Korszów	L.-C.-J. E.	
52	—	—	1	Stück	Getreiderollwagen, alt, gebraucht	—	52	Czernowitz	„	
53	—	—	1	„	Hackbrett	3	53	Stanislau	„	
54	—	—	2	Säcke	Knochenmehl	170	54	Wildenschwert	Oe. N.-W.-B.	
55	—	—	1	Sack	Mais	56	55	Lemberg	L.-C.-J. E.	
56	—	—	1	Stück	Milchkanne, leer	3,5	56	Zellerndorf	Oe. N.-W.-B.	seit 27/3.
57	—	—	1	Fass	Paridel (?)	121	57	Czernowitz	L.-C.-J. E.	
58	—	—	1 1 1	— — —	Rost Kessel Ofenröhre	6 14 2	58	Stanislau	„	
59	—	—	9	Ballen	leere Säcke	121	59	„	„	
60	—	—	3	„	leere Säcke	75	60	Suczawa	„	
61	—	—	1	Bund	10 Stossplatten	21	61	Wien	Oe. N.-W.-B.	seit 12/3.
62	—	—	1	—	kieferner Streichbaum	—	62	Nimburg	„	
63	—	—	1 4	— —	Zugständer Kreuzhölzer	— —	63	Retz	„	seit 13/3.
64	—	—	2	—	Zugvorrichtungs-gewichte	9	64	Kolomea	L.-C.-J. E.	

No. 29. | 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Zeitung des Vereins

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 15. April 1885.

Arbeiterzüge in Sachsen.

Extrazüge, welche auswärts wohnende Arbeiter zu billigen Preisen am Morgen nach dem Arbeitsplatz und Abends wieder zurückbefördern, verkehrten bisher im Verwaltungsbereiche der Sächsischen Staatsbahnen nur auf der Strecke Ronneburg-Gera. Vom 7. April d. J. an aber sind solche Züge auch auf der Strecke Klotzsche-Dresden-Neustadt eingerichtet.

Für die Züge von Ronneburg nach Gera und zurück hat der Stadtrath zu Ronneburg in Fürsorge für diejenigen daselbst wohnenden Arbeiter, welche ihren Verdienst in den zahlreichen Fabriken Geras suchen müssen und welche früher gezwungen waren, den 1½stündigen Weg zwischen Ronneburg und Gera täglich zweimal zu Fuss zurückzulegen oder während der Woche in Gera zu übernachten, eine Garantie in der Weise übernommen, dass er der Staatseisenbahnverwaltung einen vereinbarten Preis für jeden Arbeitstag zahlt und dafür die Befugniss erhält, an eine bestimmte Maximalzahl von Arbeitern Fahrtlegitimationen in Gestalt von Blechmarken mit fortlaufender Nummer auszugeben. Die Ausgabe der Marken erfolgt an jedem Sonntage gegen eine mässige Vergütung (1 ℳ 20 ₰ pro Woche) durch den Stadtrath. An jedem Sonnabend Abend werden sie von dem Zugpersonal den Arbeitern wieder abgenommen und sodann an den Stadtrath zurückgegeben.

Bei Normirung des von der Stadt zu zahlenden Pauschales ging man weit unter die Sätze der IV. Klasse, indem für 200 Arbeiter — die zunächst in Aussicht genommene Maximalzahl — 45 ℳ pro Tag beansprucht wurde, während nach den Sätzen für die IV. Klasse auf der 10,5 km langen Strecke für Hin- und Rückfahrt 90 ℳ pro Tag zu zahlen gewesen wären. Immerhin übersteigt der Betrag von 45 ℳ um etwas die berechneten Selbstkosten.

Zu Beginn der Einrichtung (Dezember 1883) nahmen an derselben nur ca. 200 Personen theil, nach und nach aber steigerte sich die Frequenz derart, dass der Stadtrath jetzt bis zu 300 Marken ausgiebt und das tägliche Pauschale entsprechend bis auf 62 ℳ pro Tag erhöht worden ist. — Die Benutzung der Züge durch fremde, nicht mit Marken versehene Personen ist ausgeschlossen, da es sich um Separatzüge handelt, welche für die städtische Verwaltung gestellt werden. Die Beförderung erfolgt in Wagen III. Klasse. Der Frühzug verlässt Ronneburg 5 Uhr 20 Minuten Vormittags und kommt 5 Uhr 38 Minuten in Gera an. Der Abendzug geht 7 Uhr 30 Minuten in Gera ab.

Auf der Strecke Klotzsche (erster Haltepunkt der Görlitzer Linie)-Dresden gestaltet sich die Sache für die Bahnverwaltung insofern etwas schwieriger, als hier die Garantieleistung und Vermittelung einer Gemeindeverwaltung nicht vorhanden ist. Es sind daher für die Züge dieser Strecke besondere Billets hergestellt worden, welche die Station Klotzsche an die einzelnen Arbeiter gegen Vorweis einer Legitimation abgiebt. Diese Legitimation besteht in einer von der Ortsbehörde zu bestätigenden Mitgliedskarte des Vereins, welcher die Sache zunächst angeregt hat — ein Zimmer- und Maurergesellen-Verein — Händler und Marktfrauen etc. sind ausgeschlossen. Die Billets sind entweder Wochen- oder Monatskarten. Die ersteren tragen auf der Rückseite sechs Abtheilungen für die sechs Wochentage und werden bei jeder Fahrt (Hin- und Rückfahrt) an der betreffenden Stelle koupirt; die Monatskarten aber werden nur vorgezeigt und tragen den Vermerk: gültig für täglich einmalige Hin- und Rückfahrt mit den Arbeiterzügen an den Wochentagen. — Während sich der gewöhnliche Tourbilletpreis IV. Klasse von Klotzsche nach Dresden-Neustadt und zurück auf 30 ₰ stellt, kosten die Wochenbillets nur 1 ℳ 20 ₰, mithin 20 ₰ pro Tag. Die Monatskarten sind noch billger — auf 4 ℳ — normirt. Für diejenigen Wochen, in denen ein Feiertag auf einen Wochentag fällt, werden besondere Wochenbillets zum Preise von 1 ℳ ausgegeben.

Für beide Züge, einschliesslich der nöthig werdenden Leerfahrten, stellen sich die Selbstkosten auf der 6,83 km langen Strecke Klotzsche-Dresden-Neustadt auf ca. 15 ℳ pro Tag. Eine Frequenz von nur ca. 75 Personen täglich würde also genügen, um den Aufwand zu decken. Die Beförderung erfolgt hier in Wagen IV. Klasse. Der Frühzug verlässt Klotzsche 5 Uhr 25 Minuten Vormittags und kommt in Dresden 5 Uhr 38 Minuten an. Der Abendzug geht 7 Uhr 30 Minuten Abends in Dresden ab. Gegen Lösung der gewöhnlichen Billets IV. Klasse (zum Preise von 15 ₰ für jede Fahrt) können die Züge von jedermann benutzt werden.

Dass auch hier zu der fraglichen Einrichtung ein Bedürfniss vorliegt, erscheint zweifellos, da in Klotzsche und Umgegend zahlreiche Arbeiter wohnen, welche in Dresden beschäftigt sind

und welche jetzt den ca. ein- bis zweistündigen Weg nach Dresden und zurück zu Fuss zurücklegen oder gezwungen sind, während der Woche ein theures Nachtlager in Dresden zu bezahlen.

Zum Gesetzentwurf,

betreffend die Bedingungen für die zum Betriebe der Kaiser Ferdinands-Nordbahn zu ertheilende neue Konzession und die Ausübung der hiernach dem Staate vorzubehaltenden Einlösungsrechte.

Uebereinkommen,

abgeschlossen zu Wien am 10. Januar 1885 zwischen dem K. K. Finanzminister und dem K. K. Handelsminister im Namen der Staatsverwaltung einerseits und den bevollmächtigten Vertretern der Direktion der ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn andererseits.

§ 1.

Der unter der Firma „Ausschliessend privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn" handelsgerichtlich protokollirten Aktiengesellschaft, deren Firma fortan „K. K. privilegirte Kaiser Ferdinands-Nordbahn" zu lauten hat, wird zum Betriebe aller jener von dieser Gesellschaft bisher erbauten oder erworbenen Eisenbahnen, welche dem öffentlichen Verkehre zu dienen haben, eine neue Konzession ertheilt.

Diese Eisenbahnen sind insbesondere:

1. die Hauptbahn von Wien bis Krakau mit den Flügelbahnen nach Brünn, Olmütz, Troppau, Bielitz, Granica und Myslowitz;
2. die Flügelbahnen von Floridsdorf nach Jedlesee, von Gänserndorf nach Marchegg und von Oderberg zur Preussischen Grenze;
3. die Mährisch-Schlesische Nordbahn von Brünn über Olmütz nach Sternberg mit der Zweigbahn von Nezamislitz nach Prerau;
4. die Abzweigung vom Wiener Nordbahnhofe zum Donau-Quai und zur Donau-Uferbahn;
5. die Eisenbahn von Bielitz nach Saybusch;
6. die Eisenbahn von Lundenburg nach Grussbach und Zellerndorf.

Die Ertheilung der neuen Konzession erfolgt auf Grund der bestehenden Gesetze und im Sinne der Verordnung des Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Bauten vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238, betreffend die Ertheilung von Konzessionen für Privateisenbahnbauten (Eisenbahnkonzessionsgesetz).

Mit dem Zeitpunkte der Ertheilung der neuen Konzession tritt das Allerhöchste Privilegium vom 4. März 1836 (Politische Gesetzsammlung 64. Band, Z. 50, Seite 436) ausser Kraft.

Zugleich treten ausser Kraft die späteren, der Aktiengesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ertheilten Konzessionen vom 12. April 1840, 7. Juni 1845, 18. März 1847, 26. Juni 1858 (Verordnungsblatt des Handelsministeriums No. 38), 6. Mai 1867 (R.-G.-Bl. No. 82), 22. Juni 1875, 30. Mai 1876 (R.-G.-Bl. No. 88) und 23. August 1876 (R.-G.-Bl. No. 112).

Es bleibt jedoch mit den im gegenwärtigen Uebereinkommen vereinbarten Modifikationen in Kraft die in Gemässheit der Bestimmungen in den §§ 17 bis 20 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 6. Mai 1867, R.-G.-Bl. No. 82, für die Mährisch-Schlesische Nordbahn gewährte Staatsgarantie jenes Jahresbetrages, welcher zur Verzinsung und Amortisirung der zur Aufbringung des Bahnanlagekapitales emittirten Effekten nothwendig ist.

§ 2.

Die Bestimmungen der neuen Konzession finden vom Zeitpunkte der Konzessionsertheilung angefangen auf sämmtliche im § 1 angeführte Eisenbahnen, welche fortan ein einheitliches Netz zu bilden haben, Anwendung.

Mit diesem Zeitpunkte erlöschen alle wie immer gearteten, der Gesellschaft bisher als solcher oder bezüglich einzelner Bestandtheile ihres Bahnnetzes zugestandenen Exemtionen, Sonderrechte und Befreiungen einschliesslich der für die im § 1, Z. 5 und 6, angeführten Bahnen gewährten zeitlichen Steuer- und Gebührenbefreiungen.

Demgemäss wird namentlich folgendes einverständlich festgesetzt:

a) Bei Ertheilung der neuen Konzession wird dem Staate in Ansehung des gesammten Bahnnetzes der Gesellschaft mit Einschluss der auf Grund des Allerhöchsten Privilegiums vom 4. März 1836 zur Ausführung gelangten oder in dasselbe nachträglich einbezogenen Eisenbahnen das Heimfallsrecht, wie auch das Einlösungsrecht nach Massgabe der weiter unten folgenden Bestimmungen vorbehalten.

b) Ein Schutz gegen die Errichtung neuer Bahnen wird während der Dauer der neuen Konzession nur in dem durch § 9, lit. b des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.Bl. No. 238, festgesetzten Umfange gewährt.

c) In der neuen Konzession werden die Leistungen für militärische Zwecke, für die K. K. Telegraphenanstalt und für andere Zweige des öffentlichen Dienstes nach Massgabe der für den Staat günstigsten Konzessionsbestimmungen anderer Oesterreichischer Privatbahnen geregelt.

Rücksichtlich der Leistungen für die K. K. Postanstalt kommen die im nachfolgenden § 3 enthaltenen Bestimmungen zur Anwendung.

d) Innerhalb der Dauer der neuen Konzession ist die Tilgung des Aktienkapitals der Gesellschaft nach einem von der K. K. Staatsverwaltung zu genehmigenden Tilgungsplane durchzuführen.

Jede Aufnahme von Prioritätsanlehen, sowie jede Vermehrung des Aktienkapitals bedarf der vorgängigen Genehmigung der K. K. Staatsverwaltung, welcher auch die Genehmigung der zur Anwendung zu bringenden Formulare vorbehalten bleibt.

e) Der K. K. Regierung wird die Ausübung des staatlichen Aufsichtsrechtes durch die hierzu berufenen Behörden und Organe, insbesondere durch den landesfürstlichen Kommissär, welcher auch berechtigt ist, allen Sitzungen des Vorstandes der Gesellschaft beizuwohnen, in vollem Umfange, wie bei irgend einer anderen Privateisenbahngesellschaft, ausdrücklich gewahrt.

§ 3.

Bezüglich der Leistungen für die K. K. Postanstalt wird sofort folgendes vereinbart:

a) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die für Postzwecke benöthigten Lokalitäten in und ausserhalb von Wien im Ausmasse des jeweiligen Bedarfes unentgeltlich beizustellen.

b) Die Gesellschaft ist verpflichtet, die Post, die dieselbe begleitenden Beamten und Diener, sowie die Inspektionsorgane mit jedem fahrplanmässigen Zuge zu befördern und die hierzu erforderlichen Wagen, nach den Bedürfnissen der Postverwaltung eingerichtet, darunter auch die Postambulanzwagen, unentgeltlich beizustellen und zu erhalten.

c) Zu befördern sind:

I. ohne Entgelt

1. die in lit. b) angeführten Postorgane,
2. mit den Eil- und Kourierzügen je ein vierrädriger Ambulanzwagen,
3. mit den Personen- und gemischten Zügen, unter welch' letzteren auch Güterzüge mit Personenbeförderung verstanden sind, ein achträdriger oder zwei vierrädrige Wagen,

II. gegen Entgelt

4. Beiwagen mit den Personen- und gemischten Zügen, wobei die Gesellschaft für jeden vierrädrigen Beiwagen pro Fahrtkilometer, insoweit der Wagen thatsächlich zum Posttransporte benutzt wird, eine Vergütung von 17 Kr. Oe. W. erhält.
5. Haupt- und Beiwagen mit Gütereil- oder Lastzügen in der Weise, dass die Vergütung für jeden vierrädrigen Wagen pro Fahrtkilometer, insoweit der Wagen (ohne Unterschied ob Haupt- oder Beiwagen) wirklich zum Posttransporte benutzt wird, 9 Kr. Oe. W. beträgt

d) Das nach den bisherigen Vereinbarungen für die Beförderung von Postambulanzwagen zu entrichtende Jahrespauschale von 10 500 fl. kommt vom Zeitpunkte der Konzessionsertheilung in Wegfall und ist für diese Beförderung fortan von der K. K. Postanstalt keine wie immer geartete Vergütung zu leisten.

e) Briefpostsendungen, welche von einem Postorgane nicht begleitet werden, sind durch Bahnbedienstete zu vermitteln.

§ 4.

Die Dauer der neuen Konzession endet mit 31. Dezember 1940.

Mit diesem Zeitpunkte geht das Eigenthum an dem gesammten, den Gegenstand der neuen Konzession bildenden Unternehmen, insbesondere an den Eisenbahnen selbst, an dem Grund und Boden und an den Bauwerken, welche dazu gehören, sammt allem unbeweglichen und beweglichen Zugehör, mit Einschluss des Fahrparks und der Vorräthe aller Art, sogleich durch das Gesetz und unmittelbar an den Staat über.

Dieser Eigenthumsübergang erfolgt ohne Entgelt; im Sinne der im § 8 des Eisenbahnkonzessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. No. 238, enthaltenen Anordnung wird jedoch bestimmt, dass für den Fahrpark der im Wege einer besonderen Vereinbarung ermittelte oder — sofern eine solche Vereinbarung bis zum Konzessionsablaufe nicht erfolgt — unter sinngemässer Anwendung der Vorschriften über die Enteignung zum Zwecke der Herstellung und des Betriebes von Eisenbahnen festzustellende Schätzungswerth zu vergüten ist.

Das Eigenthum der aus den Betriebserträgnissen gebildeten Reservefonds verbleibt der Gesellschaft.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, dem Staate im Zeitpunkte des Ablaufes der Konzessionsdauer die Bahn lastenfrei zu übergeben.

Die etwa in diesem Zeitpunkte nach den dermaligen Tilgungsplänen noch unverloost ausstehenden Restbeträge der ob der Bahn bücherlich haftenden Prioritätsanlehen der Gesellschaft werden jedoch vom Staate gegen dem zur Selbstzahlung übernommen, dass die Gesellschaft im gleichen Zeitpunkte dem Staate einen von ihr zu bildenden und unter Mitsperre der K. K. Staatsverwaltung aufzubewahrenden Tilgungsfonds ins Eigenthum überlässt, welchem am 31. Dezember des Jahres 1886 und ebenso jedes der folgenden Jahre der noch übrigen Konzessionsdauer 63 063 fl. 02 kr. Oe. W. in Silber und 19 648 fl. 52 kr. Oe. W. in Noten aus Gesellschaftsmitteln zuzuweisen sind.

Die fruchtbringende Anlage dieser Fondsdotation, sowie der hierdurch aus denselben erzielten Zinsen und Zinseszinsen erfolgt in der von der Staatsverwaltung zu bestimmenden Weise.

Es ist wohlverstanden, dass die Gesellschaft das vollkommen freie Verfügungsrecht über jenen Tilgungsfonds erlangen und von der Verpflichtung zur weiteren Aufrechthaltung und Dotirung desselben enthoben sein soll, sobald sie die Tilgungspläne ihrer Prioritätsanlehen derart einrichtet, dass diese Anlehen innerhalb der Konzessionsdauer vollständig zur Rückzahlung gelangen.

§ 5.

Der K. K. Staatsverwaltung wird das Recht vorbehalten, das gesammte, den Gegenstand der neuen Konzession bildende Unternehmen vom 1. Januar 1904 angefangen wann immer für den Staat einzulösen.

Im Falle der Ausübung dieses Rechtes erwirbt der Staat das Eigenthum der Eisenbahnen und ihres Zugehöres in der im § 4 bezeichneten Ausdehnung, insbesondere mit Einschluss des Fahrparkes, für welchen jedoch im Falle der Einlösung eine besondere Vergütung nicht zu leisten ist.

Die im § 4 bezeichneten Reservefonds bleiben Eigenthum der Gesellschaft, dagegen ist der nach § 4 gebildete Tilgungsfonds in jener Höhe, welche derselbe bis zum Zeitpunkte der Einlösung zuzüglich der bis dahin zugewachsenen Zinsen und Zinseszinsen erreicht hat, dem Staate ins Eigenthum zu übergeben, wonach die weiteren Annuitätenzahlungen in diesen Fonds nicht mehr von der Gesellschaft zu leisten, sondern, soferne dieselben nach Massgabe der Schlussbestimmung im § 4 überhaupt noch erforderlich sind, von dem an die Gesellschaft zu bezahlenden Einlösungspreise in Abzug zu bringen sind.

Ausserdem finden die nachstehenden Bestimmungen Anwendung:

a) Zur Bestimmung des Einlösungspreises werden die in den sieben, dem Zeitpunkte der Einlösung unmittelbar vorausgegangenen Betriebsjahren erzielten Reinerträgnisse des Bahnbetriebes ermittelt, hiervon die zwei ungünstigsten Betriebsjahre ausgeschieden und wird sodann der durchschnittliche Reinertrag der übrigen fünf Jahre berechnet. Es wird einverständlich anerkannt, dass als letztes der „sieben, dem Zeitpunkte der Einlösung unmittelbar vorausgegangenen Betriebsjahre" das letzte Betriebsjahr zu verstehen ist, dessen Rechnungen bereits vollständig abgeschlossen vorliegen, demnach im Falle, wenn das Einlösungsrecht mit 1. Januar 1904 ausgeübt würde, das Jahr 1902. Bei der Ermittlung des Reinerträgnisses sind den die Betriebsrechnung belastenden Ausgaben auch jene für Rekonstruktionen und Erneuerungen aller Art erwachsenen Kosten zuzurechnen, welche aus Reserve- oder Erneuerungsfonds bestritten wurden, dagegen aber die im Abschnitte E des allgemeinen Kontirungsschemas für den Betrieb der Oesterreichischen Eisenbahnen vom 1. Januar 1867 vorkommenden Ausgaben für Zinsen und Amortisation (Lasten der Prioritätsanlehen, zuzüglich der im § 4 bezeichneten Tilgungsfondsdotation, Tilgung und Verzinsung des Aktienkapitales) von dem Betriebsüberschusse nicht in Abzug zu bringen.
b) Eine dem auf obige Weise berechneten durchschnittlichen Reinertrage gleichkommende Jahresrente für die noch übrige Dauer der Konzession bildet den Einlösungspreis.
c) Auf Abschlag des Einlösungspreises und in Anrechnung auf denselben werden die im Zeitpunkte der Einlösung noch unverloost ausstehenden Restbeträge der ob der Bahn bücherlich haftenden gesellschaftlichen Prioritätsanlehen — die von Seite der Gesellschaft zu erwirkende Exliberirung, insoweit dies gesetzlich erforderlich und zulässig ist, von der ihr obliegenden Personalverpflichtung vorausgesetzt — vom Staate zur Selbst- und Alleinzahlung übernommen.
d) Die in jedem einzelnen Jahre bis zum Ablaufe der Konzessionsdauer für die Verzinsung und Tilgung der vom Staate zur Selbstzahlung übernommenen Prioritätsanlehen erforderlichen Beträge, sowie die im § 4 bezeichneten Tilgungsfondsannuitäten werden von der den Einlösungspreis bildenden Jahresrente in Abzug gebracht. Die hiernach erübrigenden Restbeträge der Jahresrente werden in halbjährigen, am 30. Juni und 31. Dezember jedes Jahres der noch übrigen Konzessionsdauer nachhinein fälligen Raten an die Gesellschaft bezahlt.

§ 6.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, die aus dem Titel der Staatsgarantie für die Mährisch-Schlesische Nordbahn empfangenen Garantievorschüsse im Betrage von 8 088 657 fl. 21 kr. Oe. W. in Silber nebst den hiervon bis zum Tage der Rückzahlung dieser Vorschussschuld laufenden vierprozentigen Zinsen binnen sechs Monaten nach der Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens an den Staat zurückzuzahlen.

Die Führung einer abgesonderten Betriebsrechnung für die Linien der Mährisch-Schlesischen Nordbahn hat künftig nicht mehr stattzufinden.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn haftet künftig auch dem Staate gegenüber mit ihrem ganzen Vermögen und mit ihren gesammten Einnahmen zunächst und vorzugsweise, jedoch unbeschadet der anderen Gläubigern zustehenden Vorgangsrechte, für die Bezahlung der Zinsen und der Amortisation der zur Aufbringung des Anlagekapitals der Mährisch-Schlesischen Nordbahn emittirten Effekten, so zwar, dass nur in dem Falle, als das obige Vermögen und die obigen Einnahmen für die bezeichnete Zinsen- und Amortisationszahlung nicht ausreichen sollten, eine neuerliche Inanspruchnahme der Staatsgarantie eintreten könnte.

Zugleich erklärt die Kaiser Ferdinands-Nordbahn für die Vergangenheit aus dem Garantieverhältnisse keinen wie immer gearteten Anspruch erheben zu können.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich ferner, als Aequivalent für den in Gemässheit der neuen einheitlichen Konzession eintretenden Aufschub des dem Staate an den Eisenbahnstrecken Floridsdorf-Jedlesee, Gänserndorf-Marchegg und Oderberg-Preussische Grenze zustehenden Heimfallsrechtes den Pauschalbetrag von 1 314 732 fl. 11 kr. Oe. W. binnen 6 Monaten nach der Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens baar an den Staat zu bezahlen.

§ 7.

Das Tarifbestimmungsrecht des Staates wird für das ganze, den Gegenstand der neuen Konzession bildende Eisenbahnnetz der Gesellschaft gegenüber nach Massgabe der nachfolgenden Bestimmungen vorbehalten.

Die Normaltarife, Ausnahmstarife und Nebengebühren im Personen- und Güterverkehr (einschliesslich der Beförderung von Eilgütern, lebenden Thieren, Fahrzeugen und Leichen), sowie die Waarenklassifikation und die allgemeinen Tarifbestimmungen (Theil I) für den Transport von Eil- und Frachtgütern, dann lebenden Thieren, Equipagen und Leichen werden nach Anhörung der Gesellschaft jeweilig vom K. K. Handelsministerium festgesetzt.

Hierbei wird das Handelsministerium die besonderen Lokal- und Konkurrenzverhältnisse des Nordbahnnetzes in Berücksichtigung ziehen und in der Regel nicht unter die jeweiligen Normal- und Ausnahmstarife und Nebengebühren der westlich von Wien gelegenen Hauptlinien des Oesterreichischen Staatsbahnnetzes herabgehen und die Waarenklassifikation, sowie die vorerwähnten allgemeinen Tarifbestimmungen einheitlich mit jenen des Gesammtnetzes der K. K. Staatsbahnen festsetzen.

Insoweit die Gesellschaft bereits heute niedrigere Tarife einhebt, behält es bei denselben sein Bewenden.

Auch wird bei Festsetzung der Tarife darauf Bedacht genommen werden, dass der nach Massgabe der ordnungsmässig aufgestellten Betriebsrechnung erübrigende Reingewinn aus dem Betriebe der dem öffentlichen Verkehre dienenden Eisenbahnen der Gesellschaft nicht unter jenen Betrag sinke, welcher der Ziffer einer Jahresdividende von 112 fl. Oe. W. in Noten für jede der mit $74511\frac{1}{4}$ Stück à 1 000 fl. Konventionsmünze = 1 050 fl. Oe. W. angenommenen Aktien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gleichkommt.

Das Reinerträgniss der Montananlagen und sonstigen nicht zu den öffentlichen Eisenbahnen gehörigen Vermögensbestandtheile, sowie die Zinseneinnahmen der Gesellschaft bleiben hierbei selbstverständlich ausser Betracht.

Unter Reingewinn im obigen Sinne wird der Ueberschuss verstanden, welcher sich ergibt, wenn von den Betriebseinnahmen (Kapitel 1 und 2 des Kontirungsschemas) der öffentlichen Eisenbahnen der Gesellschaft die nachstehenden Ausgaben in Abzug gebracht werden:

1. Die eigentlichen Betriebskosten inklusive jener für die Ersätze, Rekonstruktionen und Erneuerungen aller Art (Abschnitt B, Kapitel 7, 8, 9, 10, und Abschnitt D, Kapitel 16 des Kontirungsschemas);
2. die Steuern, Gebühren und sonstigen öffentlichen Abgaben;
3. die statutenmässigen Pensions-, Unterstützungs- und Reservefondsbeiträge;
4. die Ausgaben für den ärztlichen Dienst;
5. die Verzinsung und Amortisation der gegenwärtig bestehenden und der in Zukunft mit Genehmigung der Staatsverwaltung aufgenommenen gesellschaftlichen Prioritätsanlehen;
6. die zur Rückzahlung verlooster Aktien mit ihrem Nominalbetrage planmässig zu verwendenden Beträge.

Die Verwaltungsrathsbezüge, dann die freiwillig den Fonden zugewendeten Beiträge, sowie Zinsen von schwebenden Schulden werden bei Ermittlung des Reingewinnes nicht in Abzug gebracht.

§ 8.

Die vom Handelsministerium festgesetzten Normaltarife, Ausnahmstarife und Nebengebühren haben als Maximaltarife zu gelten, innerhalb deren die Regelung der Fahr- und Frachtpreise der Gesellschaft freisteht, vorbehaltlich der Beobachtung der bestehenden Normen, betreffend die Vorlage an die Aufsichtsbehörde.

Die auf dem den Gegenstand der neuen Konzession bildenden Eisenbahnnetze für die Beförderung von Personen und Gütern einzuhebenden Tarife, sowie alle Ermässigungen derselben (Nachlässe, Rückvergütungen, Rabatte, Refaktien und dergl.) sind ausnahmslos in Gemässheit der jeweilig bestehenden Normen öffentlich kundzumachen.

Bei der Gewährung von wie immer gearteten Tarifermässigungen darf eine persönliche Bevorzugung einzelner Versender oder Frachtunternehmer nicht stattfinden.

§ 9.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, auf ihre eigenen Kosten die noch nicht ausgebauten Strecken einer Eisenbahnlinie, welche von Bielitz über Teschen, Friedlang, Frankstadt und Wallachisch-Meseritsch nach Bistritz, sodann über Holleschau, Hullein, Kremsier führt, und sich von einem geeigneten Punkte der Strecke Kremsier-Zborowitz bis zu einem später zu bestimmenden Anschlusspunkte der Mährischen Transversalbahn oder der Mährisch-Schlesischen Nordbahn fortsetzt, zu erbauen und in Betrieb zu setzen und zu diesem Zwecke unverzüglich um die Allerhöchste Konzessionsertheilung anzusuchen.

Für die hiernach herzustellenden Eisenbahnstrecken, welche binnen längstens zwei einhalb Jahren, vom Tage der Allerhöchsten Konzessionsertheilung an gerechnet, dem öffentlichen Verkehre zu übergeben sind, werden die in dem Gesetze vom 25. Mai 1880, R.-G.-Bl. No. 56, vorgesehenen Steuer- und Gebührenbefreiungen gewährt.

Insoferne es zur Erfüllung der übernommenen Verpflichtung im Bedürfnisse liegt, dass die der K. K. privilegirten Kremsierer Bahn unter dem 14. Januar 1883, R.-G.-Bl. No. 12, ertheilte Konzession für die Bahnstrecke Bistritz-Wallachisch-Meseritsch an die Kaiser Ferdinands-Nordbahn übertragen werde, wird die K. K. Staatsverwaltung hierfür vermittelnd einwirken.

Falls ferner die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Erwerbung der bereits ausgebauten Strecken der Kremsierer Bahn von Bistritz bis Zborowitz anstreben sollte, für welche Erwerbung die Gebühren- und Stempelfreiheit gewährt wird, so wird die K. K. Staatsverwaltung bereit sein, dieses Bestreben mit dem ihr zu Gebote stehenden Einflusse zu unterstützen.

§ 10.

Unbeschadet des Umstandes, dass durch die Aufrechthaltung der für die im § 9 bezeichneten bereits bestehenden Strecken der Kremsierer Bahn gewährten und durch die für die neuen Strecken der im § 9 bezeichneten Eisenbahnlinie zu gewährenden Steuer- und Gebührenbefreiungen die Führung einer besonderen, nach den Anordnungen der K. K. Staatsverwaltung einzurichtenden Betriebsrechnung für die angeführten Bahnstrecken bedingt ist, sind dieselben im Uebrigen, namentlich in allen den öffentlichen Verkehr und die Tarife betreffenden Beziehungen als integrirende Bestandtheile des einheitlichen Nordbahnnetzes zu behandeln.

Demgemäss findet die Einhebung einer Manipulationsgebühr beim Uebergange von einer dieser Strecken auf die andere oder auf die älteren Nordbahnlinien und umgekehrt nicht statt und sind behufs Anwendung der Zonentarife die zurückgelegten Distanzen im Ganzen einzurechnen.

§ 11.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn räumt der K. K. Staatsverwaltung im Wege eines mit derselben über deren Verlangen abzuschliessenden Péagevertrages das Recht ein, die in den §§ 9 und 10 erwähnten Eisenbahnstrecken, wie auch die an dieselben eventuell anschliessende Strecke der Mährisch-Schlesischen Nordbahn bis Brünn und die Nordbahnstrecke Bielitz-Saybusch für den Durchgangsverkehr von und nach den K. K. Staatsbahnen oder vom Staate betriebenen Privatbahnen, beziehungsweise von und nach jenen Bahnstrecken, in Ansehung deren dem Staate ähnliche Befugnisse, wie die hier eingeräumten, zustehen, gegen Entrichtung einer Péagegebühr mitzubenutzen.

Die Feststellung der Péagegebühr, sowie der etwa für die Beistellung der Zugkraft zu leistenden Entschädigung erfolgt nach den aus der Beilage ·/. ersichtlichen Bestimmungen.

Die Staatsverwaltung wird in diesem Péageverkehre die nach § 7 für die Kaiser Ferdinands-Nordbahn festgesetzen Tarife einheben.

§ 12.

Mittelst Péageverträgen, welche auf Grund der im § 11 vereinbarten Bestimmungen über die Feststellung der Péagegebühr und Entschädigung abzuschliessen sind, wird der K. K. Staatsverwaltung über deren Verlangen die Mitbenutzung jeder der nachstehend bezeichneten Nordbahnstrecken eingeräumt, und zwar:

1. Sternberg-Olmütz;
2. Chelmek-Oswieczim, eventuell vom Einmündungspunkte der projektirten Fortsetzung der Jaworznoer Kohlenbahn bis zum Abzweigungspunkte einer selbstständigen Anschlussstrecke zur Galizischen Transversalbahn.

§ 13.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn räumt dem Staate für Zwecke seines Eisenbahnbetriebes das Recht ein, ihre bestehenden und den jeweiligen Verkehrsbedürfnissen gemäss zu erweiternden Bahnhöfe in Olmütz und Oswieczim während der ganzen Konzessionsdauer unentgeltlich mitzubenutzen, und verpflichtet sich, die Kosten der in dem letztgenannten Bahnhofe aus Anlass der Einmündung der K. K. Staatsbahnlinie Oswieczim-Podgórze vom Staate vorgenommenen Erweiterungsbauten, insoweit dieselben nicht zur ausschliesslichen Benutzung der K. K. Staatsbahnen zu dienen haben, der K. K. Staatseisenbahnverwaltung zu erstatten.

Das Baukapital, die Erhaltungs- und sonstigen Kosten dieser Bahnhöfe werden in die behufs Feststellung der Péagegebühr und Entschädigung aufzustellende Berechnung (Z. I, lit. a) bis c) der Beilage) nicht einbezogen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verzichtet auf jede wie immer geartete Kaufschillungszahlung oder sonstige Vergütung für den von ihr an die K. K. Staatseisenbahnverwaltung abzutretenden Bahnhof Saybusch und die daselbst auf Rechnung der K. K. Staatsverwaltung ausgeführten, respektive auszuführenden Rekonstruktions- und Erweiterungsanlagen und verpflichtet sich, diese Anlagen und die Abtretung des ganzen Bahnhofes unentgeltlich zu bewirken. Die in den bisherigen Vereinbarungen zu Gunsten der Kaiser Ferdinands-Nordbahn bedungene Bezahlung der 5 pCt. Zinsen des Baukapitals dieses Bahnhofes vom Tage der Betriebseröffnung der Galizischen Transversalbahn in Saybusch bis 1. Januar 1887 kommt in Wegfall; dagegen wird der Kaiser Ferdinands-Nordbahn das Recht eingeräumt, diesen Bahnhaf während der Konzessionsdauer unentgeltlich mitzubenutzen.

Auf Verlangen des K. K. Handelsministeriums wird die Kaiser Ferdinands-Nordbahn dem Staatseisenbahnbetriebe ein Bureau im Wiener Nordbahnhofe unentgeltlich zur Verfügung stellen.

§ 14.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, das lastenfreie Eigenthum des ihr gehörigen ($^1/_6$) Antheiles der Wiener Verbindungsbahn, falls dessen Einlösung von der K. K. Staatsverwaltung verlangt werden sollte, dem Staate in jenem Zeitpunkte, in welchem dieses Verlangen gestellt wird, um den Pauschaleinlösungspreis von 600 000 fl. Oe. W. in Noten abzutreten.

Der K. K. Staatsverwaltung wird das Recht eingeräumt, diesen Einlösungspreis nach und nach durch Bezahlung einer Jahresrente zu entrichten, welche ausreicht, um den Betrag des Einlösungspreises innerhalb der Konzessionsdauer der Kaiser Ferdinands-Nordbahn (§ 4) zu tilgen und die jeweilig noch aushaftende Restforderung mit 5 pCt. jährlich zu verzinsen.

Das dem Staate bezüglich des obigen Verbindungsbahnantheiles eingeräumte Einlösungsrecht erlischt, wenn es nicht binnen längstens fünf Jahren, vom Tage der Ertheilung der neuen Konzession (§ 1) an gerechnet, ausgeübt wird.

§ 15.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich, auf ihre eigenen Kosten von einem von der K. K. Staatsverwaltung zu bestimmenden Punkte der in Krakau einmündenden Nordbahnlinie ausserhalb des inneren Festungsrayons einen Circumvallationsflügel zum Anschlusse an die K. K. Staatsbahnlinie Skawina-Podgorze herzustellen.

Die im Zuge dieser Flügelbahn, welche einen integrirenden Bestandtheil des gesellschaftlichen Bahnnetzes zu bilden hat, auszuführende Weichselbrücke ist mittelst Anlage einer getrennten Fahrbahn von mindestens 8 m Breite für den Strassenverkehr benutzbar einzurichten.

Die ganze Anlage ist binnen längstens anderthalb Jahren nach Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben.

§ 16.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich unter der Voraussetzung, dass bei Ertheilung der einschlägigen Konzessionen die jeweilig für Lokalbahnen gesetzlich zulässigen Erleichterungen und Begünstigungen gewährt werden, nachstehend verzeichnete Lokalbahnen auszuführen:

1. von Drösing nach Zistersdorf;
2. von Göding zur dortigen K. K. Aerarial-Tabakfabrik;
3. von Rohatetz nach Strassnitz;
4. von Zauchtl über Odrau, Wigstadtl nach Bautsch;
5. von Zauchtl nach Fulnek;
6. von Stauding nach Wagstadt;

7. von Troppau nach Bennisch;
8. von einem geeigneten Punkte der nach § 9 auszuführenden Eisenbahn nach Neutitschein;
9. von Golleschau oder einem anderen geeigneten Punkte der in § 9 bezeichneten Eisenbahn nach Ustrón;
10. von Bielitz über Kenty und Andrichau nach Wadowice.

Die unter Z. 8 und 10 angeführten Abzweigungen sind gleichzeitig mit der in § 9 genannten Eisenbahn zu vollenden und in Betrieb zu setzen.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verpflichtet sich ferner für die übrigen in Z. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7 und 9 angeführten Bahnen die bezüglichen Konzessionen innerhalb fünf Jahren nach Abschluss dieses Uebereinkommens zu erwerben und dieselben nach Massgabe der Konzessionsbestimmungen auszuführen.

§ 17.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ist gehalten, vor Ablauf jedes Jahres diejenigen Lokalbahnen zu bezeichnen, welche sie in Erfüllung der übernommenen Verpflichtung im Laufe des nächstfolgenden Jahres in Angriff zu nehmen beabsichtigt.

§ 18.

In Ansehung jener bereits bestehenden oder erst künftig zu erbauenden, in das Nordbahnnetz einmündenden Lokalbahnen, deren Betrieb nicht für Rechnung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn geführt wird, hat fortan als ausnahmsloser Grundsatz zu gelten, dass für die Mitbenutzung bestehender Anlagen in den Anschlussbahnhöfen der Hauptbahn und für den daselbst durch Nordbahnorgane besorgten Stationsdienst keine wie immer geartete Vergütung oder Beitragsleistung der Lokalbahnunternehmung auferlegt beziehungsweise aufgerechnet werden darf.

§ 19.

Die K. K. Regierung ist geneigt, falls die Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Erwerbung der den Gegenstand der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 27. Juli 1882, R.-G.-Bl. No. 117, bildenden Lokalbahn nach Wsetin, mit der Abänderung anstreben sollte, dass zunächst der Anschluss von Wallachisch-Meseritsch nach Weisskirchen statt jenes nach Pohl zur Ausführung gelangt, dieses Bestreben mit dem ihr zu Gebote stehenden Einflusse in der Voraussetzung zu unterstützen, dass sofort auch die Abzweigung von Krasna nach Roznau mit einer den Bedürfnissen dieses Kurortes entsprechenden Stationsanlage hergestellt wird.

§ 20.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verzichtet hiermit ausdrücklich auf alle ihr etwa noch zustehenden Ansprüche aus dem Allerhöchsten Privilegium vom 4 März 1836 und aus den späteren Konzessionen und Uebereinkommen und erklärt sich damit einverstanden, dass diese Konzessionen und Uebereinkommen gleich dem obigen Privilegium nach § 1 dieses Uebereinkommens ausser Kraft treten.

Die Gesellschaft verzichtet insbesondere auch unter Zurückziehung der von ihr erhobenen Proteste auf jede Einwendung und auf jeden Entschädigungs- oder sonstigen Anspruch aus Anlass der durch das Gesetz vom 28. Februar 1883, R.-G.-Bl. No. 22, angeordneten Betriebsführung der Eisenbahnstrecke Oswieczim-Podgórze in eigener Regie des Staates, aus Anlass der eventuellen Ausführung der im § 17, Z. 2 erwähnten Verbindung der Galizischen Transversalbahn mit den Jaworznoer Kohlenwerken, eventuell bis zur Russischen Grenze, und aus Anlass des Umstandes, dass die Konzession zum Bau und Betriebe der im Sinne des Gesetzes vom 28. November 1883, R.-G.-Bl. No. 173, herzustellenden Eisenbahnverbindung von der Ungarischen Landesgrenze in der Richtung von Ungarisch-Hradisch, Brünn, Iglau etc an eine andere Unternehmung als die Kaiser Ferdinands-Nordbahn ertheilt worden ist.

Es wird einverständlich anerkannt, dass die Feststellung der Trace dieser Eisenbahnverbindung, sowie jener zwischen der Galizischen Transversalbahn und den Jaworznoer Kohlenwerken dem Ermessen der K. K. Regierung vorbehalten bleibt.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn verzichtet auch auf die ihr im § 8 der Allerhöchsten Konzessionsurkunde vom 22. August 1881, R.-G.-Bl. No. 108, gewahrte Uebernahme der aus dieser Konzession erwachsenen Rechte und Pflichten bezüglich der Lokalbahn von Ungarisch-Hradisch nach Ungarisch-Brod sammt Abzweigungen.

§ 21.

Die Kaiser Ferdinands-Nordbahn hat ihre Gesellschaftsstatuten mit den Bestimmungen des gegenwärtigen Uebereinkommens und den derzeit geltenden Gesetzen in Einklang zu bringen.

Desgleichen verpflichtet sich die Gesellschaft, auf ihre Kosten die zur bücherlichen Auszeichnung der dem Staate in Gemässheit des Uebereinkommens, namentlich der §§ 4, 5, 11—13 zustehenden Rechte erforderlichen Eintragungen im Eisenbahnbuche zu erwirken und alle zu diesem Zwecke etwa benöthigten Rechtsurkunden und Tabularerklärungen über Verlangen der K. K. Staatsverwaltung rechtzeitig auszustellen.

§ 22.

Es wird einverständlich anerkannt, dass für die neue Konzession nur die in Gemässheit der Entscheidungen des K. K. Finanzministeriums vom 19. Januar 1856, Z. 54127, und vom 15. September 1873, Z. 23502, auf Eisenbahnkonzessionen anzuwendende, in dem Kaiserlichen Patente vom 27. Januar 1840 (Justizgesetzsammlung No. 404) festgesetzte Taxe zu entrichten ist.

§ 23.

Etwaige aus diesem Uebereinkommen entstehende privatrechtliche Streitigkeiten sollen durch das K. K. Landesgericht in Wien entschieden werden.

§ 24.

Von Seite der K. K. Regierung wird die Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens von der auf verfassungsmässigem Wege zu erwirkenden legislativen Ermächtigung abhängig gemacht.

Falls diese letztere nicht bis 10. April 1885 ertheilt sein sollte, ist die Kaiser Ferdinands-Nordbahn an das Uebereinkommen nicht weiter gebunden.

§ 25.

Das gegenwärtige Uebereinkommen wird in zwei Parien stempel- und gebührenfrei ausgefertigt, wovon eines im K. K. Handelsministerium aufbewahrt, das andere der Gesellschaft ausgefolgt wird.

Wien, am 10. Januar 1885.

Aus dem Bericht über die Bauausführungen der Königl. Preussischen Staatseisenbahn-Verwaltung während des Etatsjahres 1883/84.

(Fortsetzung aus No. 27.)

III. Bau neuer Bahnen nach dem Gesetz vom 21. Mai 1883.

1. Lauenburg-Oldesloe. Die Vorarbeiten für die 36 km lange Strecke Schwarzenbeck-Oldesloe sind beendet, die landespolizeiliche Prüfung hat stattgefunden und ist das Enteignungsverfahren behufs Erwerbung des zum Bau erforderlichen Grund und Bodens eingeleitet. Ebenso ist mit den zur Inangriffnahme der Bauarbeiten erforderlichen Vorarbeiten, wie Ausschreibung von Submissionen, begonnen.

Von den durch das Gesetz zum Bau der Bahn von Lauenburg nach Oldesloe bewilligten Mitteln im Betrage von 9 600 000 Mark werden für die im Grunderwerb zweigleisige, im Plenum eingleisige Ausführung der Strecke Schwarzenbeck-Oldesloe voraussichtlich 5 480 000 *M.* erforderlich werden.

Von den bewilligten Mitteln sind bis Ende September 1884 72 025 *M.* verwendet.

2. Deutz-Kalk. Das Projekt wurde landespolizeilich geprüft und mit Ausschluss der Anschlussstation bei Kalk definitiv festgesetzt. Von den zur Bahnanlage erforderlichen Grundstücken sind etwa $^{8}/_{10}$ freihändig erworben; der Rest ist nur im Wege der Enteignung zu erlangen. Für den oberhalb der Freiheitsstrasse zu erbauenden Viadukt wurden die Fundamente gelegt und ein Theil der Pfeiler aufgeführt. Die Arbeiten zur Herstellung der Futtermauer am Rhein nahmen bei günstigem Wasserstande guten Fortgang. Die Vollendung der Bahn steht im Herbste 1885 zu erwarten.

Die bewilligte Bausumme beträgt 1 320 000 *M.*, wovon bis Ende September 1884 verausgabt sind 153 679 *M.*, so dass noch verfügbar bleiben 1 166 321 *M.*

3. Praust-Zuckau-Carthaus.*) Die Erfüllung der Vorbedingungen ist seitens der Kreise Carthaus und Danzig (Landkreis) durch Vertrag übernommen worden.

Die Vorbereitungen zur Verdingung eines Theiles der Erdarbeiten, Projektirung etc. der grösseren und kleineren Brücken und Durchlässe sind eingeleitet.

Das bewilligte Baukapital beträgt 3 290 000 *M.*

Hiervon waren bis Ende September 1884 verwendet 65 159 Mark, mithin noch im Bestande 3 224 841 *M.*

4. Bromberg-Fordon. Der Kreis Bromberg hat einen die Erfüllung der Vorbedingungen gewährleistenden Beschluss gefasst, und wird zur Zeit über den Abschluss des das Verhältniss im Einzelnen regelnden Vertrages verhandelt.

---

*) Die Ausführung der nachstehend unter No. 3 bis 19 aufgeführten Bahnen ist im Gesetz davon abhängig gemacht, dass der gesammte zum Bau der Bahnen, einschliesslich aller Nebenanlagen, erforderliche Grund und Boden der Staatsregierung unentgeltlich und lastenfrei zum Eigenthum überwiesen oder die Erstattung der sämmtlichen staatsseitig für dessen Beschaffung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form übernommen und sichergestellt wird, sowie dass die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten ist. Wie im folgenden näher erwähnt, wird für einzelne Bahnen staatsseitig ein Zuschuss zu den Grunderwerbskosten gewährt, während für andere ausser der Erfüllung obiger Bedingungen noch ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss zu den Baukosten von den Interessenten zu leisten ist.

Die speziellen Vorarbeiten sind fertiggestellt, das Bahnprojekt ist landespolizeilich geprüft.

Das bewilligte Baukapital beträgt 384 000 ℳ.

5. Gnesen-Nakel. Die von den Kreisen Wirsitz, Wongrowitz und Schubin gefassten Beschlüsse über die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen für den Bau der innerhalb dieser Kreise belegenen Theile der Bahn bedürfen noch der Allerhöchsten Bestätigung. In betreff der auf den Kreis Gnesen entfallenden Leistungen, wegen deren Uebernahme mit den Kreisen Schubin und Wongrowitz verhandelt wird, liegen bindende Beschlüsse der Kreise noch nicht vor.

Das bewilligte Baukapital beträgt 4 880 000 ℳ, der Zuschuss der Interessenten 180 000 ℳ, zusammen 5 060 000 ℳ.

6. Bentschen-Meseritz. Nach Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen ist mit der Ausführung der Arbeiten vorgegangen.

Der Grunderwerb wird durch den Kreis Meseritz bewirkt und ist eingeleitet. Von sämmtlichen Grundbesitzern ist die Bauerlaubniss ertheilt. Von den Erdarbeiten, welche die Bewegung von 179 000 cbm umfassen, sind etwa $^2/_5$ fertig. Die Durchlässe sind sämmtlich ausgeführt. Das Gleis ist bis Gross-Dammer (7 km) vorgestreckt. Von den einschliesslich der Nebengleise auf den Bahnhöfen in einer Gesammtlänge von 37,67 km auszuführenden Gleisen sind bis jetzt 9 km hergestellt. Die Hochbauten sind sämmtlich begonnen. Die Eröffnung des Betriebes wird voraussichtlich am 1. Februar 1885 erfolgen können. (Diese Annahme ist nicht zugetroffen; die Bahn ist bis zum 15. April noch nicht in Betrieb gesetzt. D. Red.)

Von den bewilligten Baumitteln von 1 914 000 ℳ sind bis Ende September 1884 verausgabt 83 037 ℳ, mithin noch verfügbar 1 830 963 ℳ.

Letzterer Betrag wird für den Bahnbau wahrscheinlich nicht in vollem Umfange erforderlich sein.

7. Mittelsteine-Landesgrenze in der Richtung auf Ottendorf. Zu den Grunderwerbskosten dieser Bahn soll staatsseitig ein Zuschuss von 76 000 ℳ gewährt werden.

Der Kreistag des Neuroder Kreises hat es abgelehnt, sich in irgend einer Weise mit Kreismitteln an der Ausführung der Bahn zu betheiligen und haben auch die Verhandlungen mit dem Grafen Wilhelm von Magnis als Besitzer der Rubengrube bei Neurode wegen Erfüllung der Vorbedingungen bis jetzt zu keinem Resultate geführt. Der Beginn der Vorarbeiten ist ausserdem von dem Abschlusse eines Staatsvertrages mit der K. K. Oesterreichischen Regierung abhängig.

Nach dem vorläufigen Projekt ist eine Mitbenutzung von Chausseen und öffentlichen Wegen nicht in Aussicht genommen.

Das bewilligte Baukapital beträgt 1 080 000 ℳ.

8. Quedlinburg-Suderode-Ballenstedt. Die Erfüllung der Vorbedingungen ist erfolgt und der Grunderwerb eingeleitet. Nachdem die Bauerlaubniss für die Gemarkungen Ballenstedt, Rieder und Suderode mit Ausnahme einzelner kleinerer Parzellen erwirkt, sind die Erdarbeiten innerhalb der Feldmark Ballenstedt in Angriff genommen worden. In der Voraussetzung, dass der Grunderwerb auch ferner einen günstigen Verlauf nehmen wird, steht die Inbetriebnahme der Theilstrecken Quedlinburg-Suderode und Ballenstedt-Haltestelle Ballenstedt im Sommer, die Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Strecke im Herbste 1885 zu erwarten.

Das bewilligte Baukapital beträgt 1 000 000 ℳ, der Zuschuss der Interessenten 100 000 ℳ, zusammen 1 100 000 ℳ. Hiervon sind bis Ende September 1884 verausgabt 8 168 ℳ, so dass noch verfügbar blieben 1 091 832 ℳ.

9. Münster-Rheda-Lippstadt. Die Verträge über die unentgeltliche Ueberweisung des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens sind bis auf den die Stadt Lippstadt betreffenden Vertrag abgeschlossen, und ist nach dem zeitigen Stande der Verhandlungen auch der Abschluss dieses letztbezeichneten Vertrages in kurzem zu erwarten, so dass dann mit dem Bau wird begonnen werden können.

Das bewilligte Baukapital beträgt 3 980 000 ℳ.

10. Hemer-Iserlohn. Die Erfüllung der Vorbedingungen ist erfolgt und hat die landespolizeiliche Prüfung im November 1883 stattgefunden. Der Grunderwerb ist nahezu beendet und der Bau so gefördert, dass die Strecke voraussichtlich im Sommer 1885 vollendet werden wird.

Die bewilligte Bausumme beträgt 625 000 ℳ, davon wurden bis Ende September 1884 verwendet 134 944 ℳ, mithin bleiben noch verfügbar 490 056 ℳ.

11. Lennep-Krebsöge-Dahlerau. Der gesetzlichen Vorbedingung bezüglich des Grunderwerbs und der Mitbenutzung der öffentlichen Wege ist genügt. Die landespolizeiliche Prüfung hat stattgefunden. Der Grunderwerb ist im Gange. Mit der Bauausführung ist begonnen. Die Vollendung ist im Frühjahr 1886 zu erwarten.

Die bewilligte Bausumme beträgt 1 270 000 ℳ. Davon wurden bis Ende September 1884 verwendet 13 113 ℳ, mithin sind noch im Bestande 1 256 887 ℳ.

12. Solingen-Wald-Gräfrath-Vohwinkel. Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingung wegen des Grunderwerbs, zu welchem staatsseitig ein Beitrag von 480 000 ℳ gewährt wird, ist durch Verträge von den betheiligten Gemeinden übernommen; eine Mitbenutzung öffentlicher Wege findet nicht statt. Das Spezialprojekt wird in nächster Zeit der landespolizeilichen Prüfung unterbreitet werden.

Die bewilligte Bausumme beträgt 2 840 000 ℳ. Verausgabt sind hiervon bis Ende September 1884 746 ℳ, mithin noch im Bestande 2 839 254 ℳ.

13. Aprath-Wülfrath. Der Vorbedingung bezüglich des Grunderwerbs ist durch Vertrag mit der Stadt Wülfrath genügt; eine Mitbenutzung von öffentlichen Wegen ist nicht erforderlich. Die landespolizeiliche Prüfung des Spezialprojekts hat stattgefunden. Wenn der Grunderwerb dem Fortgange des Baues keine Schwierigkeiten bereitet, so wird die Vollendung der Bahn voraussichtlich gegen Ende 1885 stattfinden.

Die bewilligte Bausumme beträgt 490 000 ℳ. Verausgabt sind hiervon bis Ende September 1884 4 112 ℳ, mithin im Bestande 485 888 ℳ.

14. Kirchen-Freudenberg. Bezüglich des Grunderwerbs, der Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege, sowie der Zahlung eines Baukostenzuschusses von 30 000 ℳ sind mit den betheiligten Gemeinden und Verwaltungen die bezüglichen Verträge abgeschlossen. Mit der Anfertigung der speziellen Vorarbeiten ist begonnen worden.

Zu dem bewilligten Baukapital von 1 580 000 ℳ tritt der obenerwähnte Baukostenzuschuss von 30 000 ℳ. Summa 1 610 000 Mark.

15. Altenhundem-Schmallenberg. Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen bezüglich des Grunderwerbs und der Mitbenutzung der Lennestrasse ist vertragsmässig sichergestellt worden. Das Spezialprojekt wurde aufgestellt und landespolizeilich geprüft. Zur Zeit befindet sich dasselbe in der Revisionsinstanz.

Die bewilligte Bausumme beträgt 1 570 000 ℳ. Davon wurden bis Ende 1884 verwendet 17 660 ℳ, mithin sind noch im Bestande 1 552 340 ℳ.

16. Hilchenbach-Erndtebrück-Laasphe mit Abzweigung von Erndtebrück nach Raumland. Wegen des Grunderwerbs und der Mitbenutzung der öffentlichen Strassen sind mit den Interessenten die erforderlichen Verträge abgeschlossen, so dass mit der speziellen Bearbeitung des Projekts begonnen werden konnte.

Dem Kreise Wittgenstein wird zu den Grunderwerbskosten staatsseitig ein Zuschuss von 250 000 ℳ gewährt.

Die bewilligten Mittel betragen 7 550 000 ℳ.

17. Altenkirchen-Au. Die Verhandlungen mit den Interessenten wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen haben bis jetzt nicht zu dem erwünschten Resultate geführt. Zu den Grunderwerbskosten wird staatsseitig ein Beitrag von 114 000 ℳ geleistet.

Im Berichtsjahre ist ein anderweites Projekt für diese Linie bearbeitet worden, bei dessen Ausführung die Bahn um rot. 5 km abgekürzt wird und die Baukosten sich ermässigen werden. Gegen dieses Projekt sind seitens der betreffenden Lokalbehörden in wirthschaftlicher Beziehung Bedenken nicht erhoben worden.

Die bewilligten Baumittel betragen 3 000 000 ℳ.

18. Grünebach-Daaden. Die Erfüllung der den Interessenten der Bahnanlage gesetzlich auferlegten Leistungen ist von der Bürgermeisterei Daaden vertragsmässig übernommen worden.

Die landespolizeiliche Prüfung des Bahnprojekts und dessen vorläufige Feststellung behufs Einleitung des Planfeststellungs- bezw. Enteignungsverfahrens hat stattgefunden. Die Vollendung der Bahn steht im Herbst 1885 zu erwarten.

An Baukosten sind bewilligt 750 000 ℳ. Dazu tritt der Baukostenzuschuss der Interessenten mit 25 000 ℳ. Summa 775 000 ℳ. Verausgabt sind bis 1. Oktober 1884 10 613 ℳ, sodass noch 764 387 ℳ verfügbar sind.

19. Wengerohr-Wittlich. Nach Erfüllung der Vorbedingungen ist mit dem Bau im Mai 1884 begonnen und derselbe soweit gefördert worden, dass der Unterbau der Bahn bis auf 600 m Länge fertig gestellt ist; auch ist das Gleise bereits auf $^2/_3$ der Bahnlänge vorgestreckt worden. Die Inbetriebnahme der Bahn ist im Sommer 1885 zu erwarten.

Die bewilligten Geldmittel betragen 300 000 ℳ. Hiervon sind bis Ende September 1884 verwendet 22 344 ℳ, mithin bleiben verfügbar 277 656 ℳ.

IV. Der Bau neuer Bahnen nach dem Gesetz vom 4. April 1884.

Die Ausführung der nachstehend unter No. 1 bis 14, 16 und 17 aufgeführten Bahnen ist im Gesetze davon abhängig gemacht, dass der gesammte zum Bau der Bahnen, einschliesslich aller Nebenanlagen, erforderliche Grund und Boden der Staatsregierung in dem Umfange, in welchem derselbe nach den §§ 4, 14 und 23 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 (Gesetzsamml. S. 221) der Enteignung unterworfen ist, unentgeltlich und lastenfrei — der dauernd erforderliche zum Eigenthum, der vorübergehend

erforderliche zur Benutzung für die Zeit des Bedürfnisses — überwiesen, oder die Erstattung der staatsseitig für dessen Beschaffung aufzuwendenden Kosten, einschliesslich aller Nebenentschädigungen für Wirthschaftserschwernisse und sonstige Nachtheile, in rechtsgültiger Form übernommen und sicher gestellt wird und zwar bezüglich der Linien unter No. 1, 3 bis 14, 16 und 17 in der ganzen Ausdehnung, bezüglich der Linie unter Nr. 2 für die Strecke von Allenstein bis Soldau, sowie dass ferner bei sämmtlichen unter No. 1 bis 17 aufgeführten Bahnen die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege Seitens der daran betheiligten Interessenten unentgeltlich und ohne besondere Entschädigung für die Dauer des Bestehens und Betriebes der Bahnen zu gestatten ist.

Wie im folgenden näher erwähnt, wird für einzelne Bahnen staatsseitig ein Zuschuss zu den Grunderwerbskosten gewährt, während für andere ausser der Erfüllung obiger Bedingungen noch ein unverzinslicher, nicht rückzahlbarer Zuschuss zu den Baukosten von den Interessenten zu leisten ist.

1. Labiau-Tilsit. Die mit den interessirten Kreisen wegen Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen eingeleiteten Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Das bewilligte Baukapital beträgt 5 286 000 M.

2. Allenstein-Soldau-Illowo. Die Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen für den innerhalb des Kreises Neidenburg liegenden Theil der Bahn, sowie zur Hälfte für den die Uebernahme der gesetzlichen Leistungen ablehnenden Kreis Allenstein, ist durch Beschluss des Kreises Neidenburg übernommen worden. Dagegen sind gegen den Beschluss des Kreises Osterode Bedenken erhoben, und bleibt insbesondere auch noch die für diesen Beschluss, soweit derselbe die Uebernahme der Hälfte der auf den Kreis Allenstein entfallenden Interessentenleistungen zum Gegenstande hat, erforderliche Bestätigung des Herrn Ministers des Innern herbeizuführen.

Das bewilligte Baukapital beträgt 8 950 000 M.

3. Jablonowo-Soldau. Zu den Grunderwerbskosten dieser Bahn wird staatsseitig ein Zuschuss von 375 000 M. gewährt.

Der betheiligte Kreis Strasburg hat die Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen durch Vertrag übernommen. Für den innerhalb des Kreises Neidenburg belegenen Theil der Bahn ist die Erfüllung der gesetzlichen Bedingungen durch Beschluss des Kreises sichergestellt und der Abschluss des bezüglichen Vertrages eingeleitet worden.

Die Ausführung der speziellen Vorarbeiten hat begonnen.

Das bewilligte Baukapital beträgt 6 005 000 M.

4. Simonsdorf oder Marienburg-Tiegenhof. Die Erfüllung der für den Bau der Bahn gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen ist Seitens des Kreises Marienburg durch Beschluss sicher gestellt. Der Abschluss des bezüglichen Vertrages ist eingeleitet. Die speziellen Vorarbeiten sind in der Ausführung begriffen und werden in nächster Zeit beendet sein.

Das bewilligte Baukapital beträgt 1 084 000 M., der Zuschuss der Interessenten 172 000 M., zusammen 1 256 000 M.

5. Posen-Wreschen. Die Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen ist durch die bisher gefassten Beschlüsse der Kreise Schroda und Wreschen nicht ausreichend gesichert. Auch sind bis jetzt die auf den Landkreis Posen entfallenden Leistungen weder durch diesen noch von anderer Seite in rechtsgültiger Form übernommen. Die Verhandlungen wegen Abfassung von anderweiten, den gesetzlichen Anforderungen entsprechenden Beschlüssen der betheiligten bezw. der für dieselben eintretenden Kommunalverbände sind eingeleitet, die für erforderlich erachteten anderweiten Beschlüsse indessen noch nicht eingegangen.

Das bewilligte Baukapital beträgt 3 580 000 M.

6. Lissa-Jarotschin. Die wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen mit den betheiligten Kreisen angeknüpften Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Das bewilligte Baukapital beträgt 3 810 000 M.

7. Lissa-Ostrowo. Die wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen mit den betheiligten Kreisen angeknüpften Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Das bewilligte Baukapital beträgt 4 940 000 M.

8. Bentschen-Wollstein. Der Vertrag zur Sicherstellung der Erfüllung der gesetzlich vorgeschriebenen Bedingungen ist mit dem Kreise Bomst unterm 18./29. Juli 1884 abgeschlossen worden.

Die speziellen Vorarbeiten sind in der Ausführung begriffen und werden voraussichtlich bis Ende des Rechnungsjahres 1884/85 beendet sein.

Die Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege wird voraussichtlich nicht in Anspruch genommen werden.

Das bewilligte Baukapital beträgt 1 376 000 M.

9. Miswalde-Stuhm. Von der Vornahme der speziellen Vorarbeiten ist zur Zeit noch abgesehen worden, da die gesetzlichen Vorbedingungen noch nicht erfüllt sind.

Das bewilligte Baukapital beträgt 1 255 000 M.

10. Cönnern-Bernburg-Nienburg an der Saale-Calbe an der Saale. Wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen sind die Verhandlungen mit den Interessenten in den Preussischen Landestheilen noch nicht zum Abschluss gelangt. Der vom Anhaltischen Staate zu leistende Baarzuschuss von 100 000 M. ist daher noch nicht eingefordert.

Die bewilligten Mittel betragen 1 900 000 M. Hierzu tritt der Baukostenzuschuss der Herzoglich Anhaltischen Staatsregierung mit 100 000 M., zusammen 2 000 000 M.

11. Merseburg-Mücheln. Die gesetzlichen Vorbedingungen sind zur Zeit noch nicht erfüllt. Das bewilligte Baukapital beträgt 1 115 000 M., der Zuschuss der Interessenten 156 000 M., zusammen 1 271 000 M.

12. Naumburg a. S.-Artern. Die gesetzlichen Vorbedingungen sind zur Zeit noch nicht erfüllt. Das bewilligte Kapital beträgt 4 893 000 M.

13 Dahlerau-Langerfeld (Rittershausen). Die wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen mit den betheiligten Gemeinden angeknüpften Verhandlungen sind noch nicht zum Abschluss gelangt.

Die bewilligte Bausumme beträgt 1 035 000 M.

14. Ründeroth-Derschlag. Die Verhandlungen mit den Interessenten wegen Erfüllung der gesetzlichen Vorbedingungen sind ihrem Abschlusse nahe. Es erübrigt nur noch der formelle Abschluss der Verträge, bindende Zusagen der Interessenten liegen vor.

Die Feldarbeiten wurden bewirkt und die speziellen Projektirungsarbeiten begonnen.

Das bewilligte Baukapital beträgt 870 000 M.

15. St. Vith oder einem anderen geeigneten Punkte der Linie Prüm-St. Vith-Montjoie-Rothe Erde (Aachen) zur Landesgrenze in der Richtung auf Ulflingen. Mit den Vorarbeiten dieser Bahn ist begonnen und sind die Feldaufnahmen für etwa die Hälfte der Strecke beendet.

Das bewilligte Baukapital beträgt 2 800 000 M.

16. Bretzenheim-Simmern. Die Verhandlungen mit dem Kreise Simmern wegen Uebernahme der Verpflichtung zur unentgeltlichen und lastenfreien Gestellung des zum Bahnbau erforderlichen Grund und Bodens an die Staatsregierung, welche ihrerseits zu diesen Kosten einen Zuschuss von 308 000 M. zu leisten haben würde, sind im Gange. Ob die Mitbenutzung von Chausseen thunlich ist, lässt sich noch nicht übersehen.

Das bewilligte Baukapital beträgt 3 892 000 M.

17. Trier-Hermeskiel. Die Interessenten haben wegen unentgeltlicher Gestellung des zum Bahnbau erforderlichen Terains an die Staatsregierung, welche ihrerseits zu diesen Kosten ein Zuschuss von 300 000 M. zu leisten hat, bereits bindende Zusagen gegeben. Mit den Vorarbeiten ist begonnen und sind die Feldaufnahmen auf eine etwa 20 km lange Strecke von Trier aufwärts im Gange.

Das bewilligte Baukapital beträgt 5 646 000 M.

Aus dem Deutschen Reich.

Preuss. Staatsbahnen: Personalien.

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht:
den Ober-Regierungsrath Krahn zum Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona,
den Geheimen Regierungsrath Quassowski in Erfurt zum Ober-Baurath mit dem Range der Ober-Regierungsräthe und den Regierungsrath Wittich in Berlin zum Ober-Regierungsrath
zu ernennen.

Der Ober-Bau- und Geheime Regierungsrath Quassowski in Erfurt und der Ober-Regierungsrath Wittich in Berlin sind mit der Wahrnehmung der Geschäfte von Abtheilungsdirigenten bei den Königlichen Eisenbahndirektionen in Erfurt bezw. Berlin definitiv betraut worden.

Der Ober-Regierungsrath Göring, seither kommissarischer Vorsitzender der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau, ist an die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin versetzt.

Dem Geheimen Regierungsrath Teilkampf in Altona sind die Geschäfte des Dirigenten der III. Abtheilung und dem von Berlin dorthin versetzten Regierungsrath Bröker die Geschäfte des Dirigenten der II. Abtheilung der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona übertragen.

Dem Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor, Ober-Betriebsinspektor Wegener in Altona ist die Stelle eines Mitgliedes der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst verliehen.

Der Eisenbahn-Maschineninspektor May, seither in Königsberg, ist in das technische Büreau der Eisenbahnabtheilungen des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten nach Berlin versetzt.

Versetzt sind (siehe auch vorige Nummer S. 362):
1. als Direktionsmitglieder:
an die Königliche Eisenbahndirektion in Berlin:
der Regierungsassessor Körte, seither in Breslau (kommissarisch);
an die Königliche Eisenbahndirektion in Elberfeld:
der Regierungsassessor Dr. Joesten, seither in Crefeld (kommissarisch);
an die Königliche Eisenbahndirektion in Erfurt:
der Eisenbahndirektor Landschütz, seither Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) in Köln;
an die Königliche Eisenbahndirektion in Breslau:
der Regierungsrath Guthzeit, seither Mitglied der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau; der Regierungsrath Bayer, seither Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts in Düsseldorf, Direktionsbezirk Köln (rechtsrheinische);
an die Königliche Eisenbahndirektion in Altona:
der Regierungsrath Becher, seither kommissarischer Vorsitzender der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin, unter gleichzeitiger Uebertragung der Geschäfte des Dirigenten der II. Direktionsabtheilung; der Regierungsrath Thimm, seither Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Elberfeld; der Regierungsrath Dr. Pieck, seither Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Erfurt; der Eisenbahndirektor Kahl, seither Mitglied der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Krause, sowie die Regierungsassessoren Breitenbach und Löhr, seither in Berlin (letztere drei kommissarisch);
an die Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn in Braunschweig:
der Regierungsrath von Mühlenfels in Braunschweig, unter Wiederaufnahme in den Preussischen Staats-Eisenbahndienst und unter kommissarischer Uebertragung der Geschäfte des Direktionsvorsitzenden; der Regierungsrath Schultz, seither Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln; der Eisenbahn-Bauinspektor Pini in Braunschweig (kommissarisch);
2. als Betriebsdirektoren:
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Halbstadt) in Breslau:
der Regierungsrath Röpell, seither Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Posen (Direktionsbezirk Bromberg):
der Regierungs- und Baurath Kricheldorff, seither Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Posen-Creuzburg) in Posen;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Düsseldorf (Direktionsbezirk Köln [rechtsrheinischer]):
der Geheime Regierungsrath Dr. Glauer, seither Mitglied der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Neuwied:
der Regierungs- und Baurath Menne, seither Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) in Köln;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Oppeln:
der Regierungs- und Baurath Wernich, seither Mitglied der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Posen (Direktionsbezirk Breslau):
der Regierungsrath Kramm, seither Direktor des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts (Stargard-Posen) in Posen;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Stettin) in Breslau:
der Regierungs- und Baurath Gutmann, seither Mitglied der Königlichen Direktion der Breslau-Freiburger Eisenbahn in Breslau;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Berlin (Direktionsbezirk Altona):
der Eisenbahndirektor Caesar, seither Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Hamburg:
der Regierungsrath Möllhausen, seither Mitglied der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin und beauftragt mit den Geschäften der Deputation in Hamburg;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Kiel:
der Regierungs- und Baurath Müller, seither Mitglied der Königlichen Direktion der Berlin-Hamburger Eisenbahn in Berlin;
an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Flensburg:
der Eisenbahn-Betriebsinspektor Matthiessen in Flensburg (kommissarisch).

Ernannt sind:
zu Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren:
der Regierungs-Baumeister Thewalt in Posen, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst (Direktionsbezirk Breslau);
der Regierungs-Baumeister Löhr in Breslau, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Halbstadt) daselbst;
der Baumeister Schmidt in Magdeburg, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Magdeburg-Halberstadt) daselbst;
der Regierungs-Baumeister Schunck, seither in Zella, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Halberstadt;
der Regierungs-Baumeister Berthold in M. Gladbach, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst;
der Regierungs-Baumeister Seliger in Sangerhausen, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst;
der Abtheilungs-Baumeister Mackensen, seither in Uelzen, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg;
der Abtheilungs-Baumeister Kolle in Berlin, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Berlin-Lehrte) in Berlin;
der Regierungs-Baumeister Hoeft in Arnstadt, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst;
der Regierungs-Baumeister Storbeck, seither in Bromberg, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion Graudenz I in Graudenz;
der Regierungs-Baumeister Thomsen in Wetzlar, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst;
der Regierungs-Baumeister Fuhrberg in Tarnowitz, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers der Bauinspektion daselbst;
der Regierungs-Baumeister Werner, seither in Halle a/S., unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Altena;
der Regierungs-Baumeister Wolff in Frankfurt a/M., unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt daselbst;
der Regierungs-Baumeister Multhaupt, seither in Halle i/Westf., unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Danzig;
zu Eisenbahn-Maschineninspektoren:
der Werkstätten-Vorsteher Traeder in Breslau, unter Verleihung der Stelle eines Maschineninspektors bei der Hauptwerkstätte daselbst (Direktionsbezirk Breslau);
der Maschineningenieur Rumschöttel in Elberfeld, unter Verleihung der Stelle des Vorstehers des Materialienbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst;
der Werkstätten-Vorsteher Langbein in Erfurt, unter Verleihung der Stelle des Maschineninspektors bei der Hauptwerkstätte daselbst;
der Regierungs-Maschinenmeister Rosenkranz, seither in Osnabrück, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Stettin-Stralsund) in Stettin;
der Regierungs-Maschinenmeister Wüstnei, seither in Essen, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Hannover-Altenbeken) in Hannover;
der Regierungs-Maschinenmeister von Borries, seither in Hannover, unter Verleihung der Stelle eines Maschineninspektors bei der Hauptwerkstätte in Leinhausen;
der Regierungs-Maschinenmeister Pfützenreuter in Witten, unter Verleihung der Stelle eines Maschineninspektors bei der Hauptwerkstätte daselbst;
der Regierungs-Maschinenmeister Wilhelm, seither in Lingen, unter Verleihung der Stelle eines ständigen

Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Magdeburg-Halberstadt) in Magdeburg;

der Regierungs-Maschinenmeister Mersebürger, seither in Bromberg, unter Verleihung der Stelle eines ständigen Hülfsarbeiters bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Königsberg.

Preussische Staatsbahnen: Auskunftsstelle in Frankfurt a/M.

Am 1. April 1885 ist in Frankfurt a/M. eine der Königlichen Eisenbahndirektion daselbst unterstellte

„Auskunftsstelle der Königlich Preussischen Staatseisenbahnverwaltung“

mit der Bestimmung in Wirksamkeit getreten, auf Anfragen des Publikums sowohl in örtlichen, mit dem Betriebe der Staatseisenbahnverwaltung und der Main-Neckarbahn zusammenhängenden Verkehrsverhältnissen, als über Reise- und Transportverhältnisse im Verkehr von und nach den Königlich Preussischen Eisenbahnstationen, sowie den Stationen der Reichseisenbahnen und der Main-Neckarbahn in Frankfurt a/M., soweit thunlich aber auch über alle sonstigen auf den genannten Bahnen zurückzulegenden Reisen und zu befördernde Transporte selbst oder durch Vermittelung des Auskunftsbüreaus in Berlin Auskunft unentgeltlich zu ertheilen.

Die Auskunftsstelle ist befugt, mit den sämmtlichen Königlichen Eisenbahndirektionen und Betriebsämtern, sowie mit den Verkehrs- und betriebstechnischen Büreaus und mit dem Auskunftsbüreau der Preussischen Staatseisenbahnverwaltung in Berlin und den Auskunftsstellen in Leipzig und Hamburg in direkten Schriftwechsel zu treten, und zwar sowohl schriftlich (durch Dienstbrief), als auch telegraphisch (durch Diensttelegramm).

Dieselbe bleibt disziplinarisch der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. unterstellt, ist jedoch in Angelegenheiten ihres Geschäftskreises zugleich als Dienststelle der übrigen Königlichen Eisenbahndirektionen und Eisenbahn-Betriebsämter anzusehen und hat sich demgemäss im Schriftwechsel mit diesen Behörden der Berichtsform zu bedienen.

Bismarcktunnel.

Der in der Nacht des 1. April durchgeschlagene Tunnel der von der Halberstadt-Blankenburger Bahn hergestellten Harzbahn Blankenburg-Tanne führt nach eingeholter Erlaubniss den Namen Bismarcktunnel.

Münster-Enschede und Schleswigsche Bahnen.

Die Kundmachungen sind erlassen, nach welchen infolge der Verstaatlichung der Staat die Anleihe der genannten Bahnen als Selbstschuldner übernimmt.

Schlesische Anschlussbahnen.

Der Staatsvertrag Oesterreichs mit Preussen wegen des Baues der Lokalbahnen Mittelsteine-Ottendorf, dann Hannsdorf-Ziegenhals, Lindewiese-Ottmachau und Ratibor-Troppau ist bereits unterzeichnet worden. Derselbe verpflichtet Preussen zum Bau der letzteren zwei Lokalbahnen; ferner muss Preussen der Lokalbahngesellschaft die Preussische Strecke der Eisenbahn Hannsdorf-Ziegenhals konzessioniren.

Bahneröffnung im Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirk Frankfurt.

Am 1. d. M. sind die demnächst einen Theil der Frankfurter Centralbahnhofsanlage bildenden Verbindungsbahnen von Bockenheim nach Louisa, 4,90 km lang, und von Bockenheim nach Rebstock, 2,60 km lang, für den Gütertransitverkehr eröffnet worden.

Werrabahn.

Ueber die ausserordentliche Generalversammlung der Werrabahngesellschaft wird uns geschrieben, dass über den Antrag, betreffend die Uebernahme des Baues und Betriebes der projektirten normalspurigen Zweigbahn Sonneberg-Lauscha (= 19,4 km) und die Beschaffung des Baukapitals durch eine Prioritätsanleihe, Herr Fabrikbesitzer Schöpf (Eisenach) das Referat erstattete. Unter der Voraussetzung, dass seitens der Meiningenschen Regierung neben der kostenfreien Ueberlassung des Terrains ein einmaliger nicht rückzahlbarer Zuschuss von 100 000 *M.* geleistet wird, ist die Bausumme auf 1 330 000 *M.* veranschlagt, die durch eine Prioritätsanleihe aufgebracht wird. Die Jahreseinnahme ist auf den Mindestbetrag von 124 000 *M.* geschätzt, der Ueberschuss auf 71 000 *M.* Uebersteigt die Jahreseinnahme die Summe von 140 000 *M.*, so erhält die Meiningensche Staatskasse von dem Plus 40 pCt., die Werrabahngesellschaft aber 60 pCt. Was die Trace der neuen Linie betrifft, so ist hervorzuheben, dass Sonneberg nicht, wie früher proponirt war, Kopfstation wird und die Orte Köppeldorf, Hüttensteinach, Blechhammer und Steinach Bahnhöfe erhalten. Der Antrag wurde angenommen.

Pfälzische Eisenbahnen.

Die Generalversammlung ist auf den 2. Mai cr. anberaumt. Auf der Tagesordnung steht ausser den gewöhnlichen Verhandlungsgegenständen auch folgender Antrag der Verwaltung: Die Generalversammlung wolle genehmigen, dass das Bau- und Einrichtungskapital der Pfälzischen Ludwigsbahngesellschaft auf Grund der im Geschäftsberichte pro 1884 gegebenen Motivirung behufs Ergänzung der Fahrapparate, sowie zur Ausführung verschiedener dringlicher Erweiterungsbauten und Herstellung von Centralweichen und Signalanlagen auf den älteren Linien der Ludwigsbahn um den Gesammtbetrag von 2 740 000 *M.* erhöht und die Geldbeschaffung bis zum Belaufe von 2 600 000 *M.* im Wege eines Prioritätsanlehens, für den Rest von 140 000 *M.* durch Uebertragung des Aktivrestes aus dem Anlehen der Ludwigsbahn vom Jahre 1880 bewerkstelligt werde.

Mecklenburgische Fr. Franz-Bahn.

Der Verwaltungsrath beschloss, eine Dividende von 9,4 pCt., d. i. 1/5 pCt. mehr als im Vorjahre, zur Vertheilung zu bringen, dem Reservefonds 630 000 *M.* zu überweisen und 310 000 *M.*, d. i. denselben Betrag wie im Vorjahre, auf neue Rechnung vorzutragen.

Hessische Ludwigsbahn.

Die Kommissare der Preussischen und Hessischen Regierung sind nach einer Meldung des „Deutschen Tageblatt“ in Weimar zusammengetreten, um auf der Basis des Eisenacher Protokolls über die Regelung der Konkurrenzverhältnisse zwischen der Hessischen Ludwigsbahn und der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt weiter zu verhandeln. An den Berathungen werden Vertreter der Hessischen Ludwigsbahn, sowie der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. theilnehmen.

Grosse Berliner Pferdebahn.

Dem mit gewohnter Ausführlichkeit erstatteten und an interessanten Material sehr reichen Jahresbericht der Gesellschaft entnehmen wir folgendes: Nach dem neuen Vertrage mit der Stadt Berlin ist die Dauer der städtischen Konzessionen für die sämmtlichen bisher erbauten, ferner für die schon genehmigten, aber noch nicht zum Betriebe fertig gestellten, sowie endlich für die bis zum zum 31. Dezember 1889 noch etwa zu genehmigenden Bahnen um zwei Jahre, mithin (vom 31. Dezember 1909 bis zum 31. Dezember 1911) verlängert worden. Da die Stadtgemeinde Berlin nach den abgeschlossenen Verträgen berechtigt ist, zum Ablaufstermin der Konzessionen die im städtischen Weichbilde belegenen Bahnanlagen zu übernehmen und in diesem Falle die Gleise unentgeltlich in das Eigenthum der Stadtgemeinde übergehen, so ist als Gegenwerth zu dem verbrauchten Stammkapital ein besonders zu verwaltender Fonds anzusammeln. Zur Bildung dieses nutzbringend anzulegenden Bahnkörper-Amortisationsfonds sind, nach der Höhe der jeweiligen Belastung des Bahnkörpers, jährlich vom Aufsichtsrathe festzusetzende Abschreibungen vorzunehmen und diesem Fonds die jetzt bereits auf Bahnkörper, Grundstücke und Wagen angesammelten Abschreibungsbeträge zu überweisen. Diese Beträge beliefen sich Ende 1884 für die Bahnkörper auf 1 463 660 *M.*, für die Bahnhöfe auf 405 263 *M.*, für die Wagen auf 4 013 753 *M.*, zu denen noch der in 1884 auf vorbenannte Konti abgeschriebene Betrag von 455 000 *M.* hinzutritt. — Die Einnahmen des Jahres 1884 haben insgesammt 8 779 315 *M.* betragen, wovon 8 609 640 *M.* auf die Personenbeförderung entfallen. Die Ausgaben beziffern sich 4 580 876 *M.* = 52,18 pCt. der Einnahmen gegen 53,09 pCt. im Vorjahre. Zu dem Ueberschuss von 4 198 439 *M.* kommen hinzu die eingenommenen Zinsen abzüglich der gezahlten Provisionen mit 91 564 *M.*, der Kursgewinn an den bei den Behörden hinterlegten Effekten mit 1 654 *M.* und der Gewinnvortrag aus dem Jahre 1883 mit 1 640 *M.*, zusammen 4 293 298 *M.* Hiervon kommen in Abzug: die gezahlten Hypothekenzinsen, die Obligationenzinsen, das Agio auf die zum 1. Oktober 1884 gekündigten 5 pCt. Prioritätsobligationen, die Abschreibungen auf den Bahnkörper 957 764 *M.*, die Abgabe an den Magistrat der Stadt Berlin, und zwar: 1. auf die Bruttoeinnahmen aus dem Personenverkehr 5½ pCt. mit 479 104 *M.*, 2. Pflasterrente mit 171 854 *M.*, die Unkosten für den Druck der 4 pCt. Obligationen, die Zuweisung zu dem Beamten-Unterstützungsfonds und zum Reservefonds zusammen 2 282 095 *M.* Es bleiben demnach übrig 2 011 203 *M.*

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln unterstellte, 4,2 km lange Strecke Wengerohr-Wittlich (Zweigbahn der Moselbahn), welche am 12. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre — unter Zugrundelegung der Bahnordnung für Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung — übergeben wurde, als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 90 Z. vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Einziehung der Kosten für in der Zeit vom 1/1. bis 31/3. cr. in der Vereinszeitung erlassene Bekanntmachungen (ab-

gesandt am 9. d. Mts. an diejenigen Vereins-Verwaltungen, welche dergleichen Kosten zu berichtigen haben).

No. 1939 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Beschränkung der Einfuhr von Sprengstoffen nach Deutschland (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 1965 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Strecke Maria-Theresiopel-Baja (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 1983 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die von den Vereins-Verwaltungen gegenseitig zu leistende Vergütung für die Entnahme von Fettgas (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 2001 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den Situationsplänen der am 1. Januar cr. im Betriebe der Niederländischen Staatsbahnen stehenden Linien und der Strecke Neusohl-Brezova der Ungarischen Staatseisenbahnen (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 2031 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 10. d. Mts.)

Ein Prozess gegen den Eisenbahnfiskus wegen rückständiger Koupons von Stammprioritäts-Aktien verstaatlichter Eisenbahnen.

Die wichtige Frage, ob die rückständigen Koupons von Stammprioritäts-Aktien nach dem Verkauf der Bahnen an den Staat eingelöst werden müssen, ist am 9. d. M. vom Kammergericht im allgemeinen verneint. Es handelt sich dabei um eine Klage der Berliner Handelsgesellschaft gegen die Märkisch-Posener Eisenbahn und den Königlichen Eisenbahnfiskus, beide vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin. Das Grundkapital der betr. Eisenbahn-Aktiengesellschaft im Betrage von 14½ Millionen Thalern bestand bekanntlich aus 72 500 Stück Stammaktion zu 100 Thlr. und 36 250 Stück Stamm-Prioritätsaktien à 200 Thlr. Nach dem Statut sollen die Inhaber der letzteren aus dem Reingewinn 5 pCt. ihres Nominalbetrages vorweg erhalten und wenn in einem Jahre der Reingewinn zur 5 pCt. Verzinsung der Stammprioritäten nicht hinreicht, soll Nachzahlung des Fehlenden aus dem Reinertrage des oder der folgenden Jahre erfolgen. Bis zum Jahre 1874 wurden die Reinerträge des Unternehmens auf Grund dieser Statutenbestimmung zunächst auf die ältesten Rückstände der Dividendenscheine der Stamm-Prioritätsaktien bis zu deren Deckung in Höhe von 5 pCt. p. a. verwendet, erst 1876 hat die Generalversammlung einen Beschluss gefasst, wonach der Reinertrag pro 1875 und der folgenden Jahre zunächst zur Honorirung des Dividendenscheines der Stammprioritäts-Aktien des laufenden Betriebsjahres mit 5 pCt. verwendet worden und nur aus dem hier noch verbleibenden Ueberschuss die Nachzahlung von 5 pCt. auf die Dividendenscheine dieser Aktien aus den Vorjahren und zwar unter Bevorzugung der ältesten Jahrgänge vor den jüngeren, bewirkt werden sollte. Hiernach ist denn auch bis zur Verstaatlichung der Märkisch-Posener Eisenbahn verfahren worden. Zur Zeit sind von den Dividendenscheinen der Stamm-Prioritätsaktien früherer Betriebsjahre u. A. die pro 1873 mit $4^7/_{15}$ pCt. und die pro 1874 mit 5 pCt. rückständig, und es ist unstreitig, dass, wenn von vornherein die Jahresreinerträge des Unternehmens in der Weise zur Vertheilung gebracht worden wären, wie dies seit dem Beschluss vom 24. April 1876 geschehen ist, der Dividendenschein pro 1873 mit 3⅓ pCt. oder 21 ℳ und der pro 1874 mit 2⅓ pCt. oder 14 ℳ zur Hebung gekommen wäre. Nachdem nun die Märkisch-Posener Bahn am 14. November 1881 Eigenthum des Preussischen Staates geworden, der das Recht hat, nach dem 1. Januar 1883 jederzeit das Eigenthum der Bahn zu übernehmen und die Auflösung der Gesellschaft herbeizuführen und auch vom letzteren Recht Gebrauch gemacht hat, wird von der Berliner Handelsgesellschaft als Klägerin und als Eigenthümerin von 100 Dividendenscheinen der Prioritätsaktien pro 1873 und 59 der pro 1874, deren Bezahlung bis zur Höhe von 5 pCt. des Nominalbetrages verlangt und gegen die in Liquidation befindliche Aktiengesellschaft selbst sowohl wie gegen den Preussischen Eisenbahnfiskus dieserhalb Klage erhoben mit dem Antrage: Die Beklagten solidarisch zu verurtheilen, prinzipaliter den Nominalbetrag der qu. Dividendenscheine, soweit derselbe nicht schon gezahlt ist, also 4 450 ℳ nebst 6 pCt. Zinsen seit der Klagezustellung an die Klägerin zu zahlen, event. derselben a) gegen entsprechende Abstempelung der in der Klage aufgeführten Dividendenscheine 2 926 ℳ nebst 6 pCt. Zinsen zu zahlen; b) über die Betriebsergebnisse des Jahres 1883 und der folgenden Jahre bis zur Tilgung der Dividendenscheine Rechnung zu legen und an die Klägerin ausser den zu a gedachten 2 926 ℳ für das Betriebsjahr 1883 und für die folgenden Jahre alljährlich diejenige Summe zu zahlen, welche bei gleichmässiger Vertheilung der nach Tilgung der Verwaltungskosten der Bahn, der Obligationszinsen und 1 087 500 ℳ laufender Dividende der eingelösten Stammprioritäten an sämmtliche Inhaber der nachbezugsberechtigten Dividendenscheine der Jahre 1873 und 1874 entfällt, und zwar bis zur gänzlichen Tilgung dieser Dividendenscheine. Klägerin erachtet dafür, dass Träger des Nachbezugsrechtes der rückständigen Dividenden nicht die Stammprioritätsaktien, vielmehr der Dividendenschein selbst sei, dass also dieserhalb der Anspruch auf Erhebung der Dividendenrestbeträge auf jeden Inhaber der au porteur lautenden Dividendenscheine übergeht. Jedenfalls sei — so fährt die Klägerin behufs Begründung ihres Eventualantrages fort — durch Abschluss des Verstaatlichungsvertrages das Interesse der nachbezugsberechtigten Dividendenschein-Inhaber wesentlich geschädigt, und letztere seien deshalb befugt, von den beiden Beklagten Entschädigung zu verlangen. — Die Beklagten beantragten Abweisung der Klage, da die in Liquidation befindliche mitverklagte Gesellschaft während ihres Bestehens keine zur Deckung der qu. Dividendenscheine in Höhe von 5 pCt. hinreichende Reinerträge gehabt, dass aber die gegnerische Behauptung, „der Eintritt dieser die Existenz des erhobenen Anspruchs bedingenden Thatsache sei von der Gesellschaft willkürlicherweise verhindert und deshalb müsse die Bedingung als eingetreten angesehen werden“, — hinfällig sei, weil nach Inhalt des auch für die Inhaber nachbezugsberechtigter Dividendenscheine massgebenden Gesellschaftsstatuts der Gesellschaft ausdrücklich und bedingungslos die Befugniss ertheilt sei, das Eisenbahnunternehmen zu verkaufen oder aufzulösen, weil namentlich diese Befugniss weder von der Zustimmung der Dividendenscheinbesitzer, noch von der Berücksichtigung ihrer bedingten Ansprüche abhängig gemacht sei. — Die 6. Zivilkammer für Handelssachen des Landgerichts Berlin I. erkannte hierauf in Gemässheit des Prinzipalantrages der Klägerin dahin, dass Beklagte solidarisch zu verurtheilen seien, derselben prinzipaliter den Nominalbetrag der qu. Dividendenscheine, soweit derselbe nicht schon gezahlt ist, also 4 450 ℳ nebst Zinsen zu zahlen. Mit den anderen Anträgen wurde die Klägerin dagegen abgewiesen. — Das Kammergericht hat nun, nachdem die Entscheidung in dem Prozesse wegen Erhebung neuer Beweise bereits mehrere Male verschoben worden war, nach sehr langer Berathung auf Aufhebung der Vorentscheidung und dahin erkannt, dass Klägerin nur nach ihrem unter a) aufgeführten Eventualantrage zu entschädigen sei. Die Beklagten haben derselben sonach gegen entsprechende Abstempelung der betreffenden Dividendenscheine 2 926 ℳ nebst 6 pCt. Zinsen zu zahlen. Mit den weitergehenden Anträgen ist Klägerin abzuweisen. In den Motiven wurde ausgeführt, dass das erwähnte Nachbezugsrecht für die Aktionäre mit der Zustimmung zum Verkauf und zum Verkaufspreise verloren gegangen sei. Indem die Käufer die Konsols nahmen, gaben sie alle früheren Ansprüche auf. Sodann waren auch nicht die Inhaber der Dividendenscheine, sondern lediglich die Aktionäre befugt, Abrechnung zu verlangen. Dagegen ist Klägerin und mit ihr die Besitzer der bezüglichen Dividendenscheine pro 1873 und 1874 insofern zu einer Entschädigung berechtigt, als nämlich die Dividende pro 1873 und 1874 auf Grund falscher Handhabung des Statuts vertheilt wurde. Letzteres wurde nämlich bis 1875 insofern falsch gehandhabt, als man bei den Dividendenscheinen nicht die laufenden, sondern die ältesten berücksichtigte, während man im Sinne der Statuten umgekehrt zuerst die laufenden Dividendenscheine hätte berücksichtigen müssen und erst aus den dann noch etwa übrig bleibenden Beträgen die früheren Dividendenscheine hätte berücksichtigen dürfen. Hierdurch ist die Gesellschaft regresspflichtig geworden, und diese Regresspflicht ist auf den Staat als Rechtsnachfolger übergegangen. — Wie der „Berl. Act.“ bemerkt, handelt es sich für den Preussischen Staat, wenn auch die dritte Instanz in gleicher Weise entscheidet, und alle Scheine zur Einlösung kommen, um $5^5/_6$ pCt. auf 21 750 000 ℳ, also um ca. 1 305 000 ℳ

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 11. dieses Monats wird die Station „Frankfurt a/M. - Sachsenhausen Viehhof“ für den Frachtgutverkehr in Wagenladungen und für den Viehverkehr einbezogen.

Der am gleichen Tage erscheinende Nachtrag I zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren enthält Näheres hierüber und ausserdem eine Bestimmung wegen des Verkehrs mit Frankfurt a/M. Main-Neckar-Bahnhof.

Im Uebrigen geben die betheiligten Güterexpeditionen Auskunft.

Erfurt, den 10 April 1885. (795)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15 April d. J. gelangt zum Tarife für die **Beförderung von lebenden Thieren in Wagenladungen** des **Sächsisch-Südwestdeutschen Verbandes** der Nachtrag V zur Einführung, welcher Aenderungen der Tarifvorschriften enthält. Soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, treten dieselben erst mit 1. Juni d. J. in Kraft. Exemplare des Nachtrages sind durch die betheiligten Expeditionen zu beziehen.

Dresden, den 9. April 1885. (796)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

In dem seit 1. April 1885 neuen Stils ab gültigen Anhang II zum **Deutsch-Russischen Gütertarif** vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) ist auf Seite 8 sub A 5, 3. Zeile von oben zwischen den Worten „Beförderung“ und „findet“ **einzuschalten:** „von Sammelgut (Spezialtarif 1)“.

Bromberg, den 7. April 1885. (797 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. Juni 1885 n. St. ab werden die Frachtsätze für Flachs etc. von den Russischen Verbandstationen nach Lomnitz und Schmiedeberg i. R. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin laut Ausnahmetarif 1 B (Tariftabellen 1, II und III) der II. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. aufgehoben.

Bromberg, den 11. April 1885. (798 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 10. April cr. tritt im **Südostpreussischen Verbande** ein Ausnahmetarif in Kraft, welcher für den Verkehr zwischen den Stationen Danzig und Elbing einerseits und der Station Grajewo transit der Ostpreussischen Südbahn andererseits ermässigte Frachtsätze für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren aller Art bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen enthält.

Exemplare dieses Tarifs, welcher mit einem Anhange, enthaltend eine Deutsche Uebersetzung von dem Lokaltarif der Russischen Südwestbahnen für Eisen etc. versehen ist, sind durch die betheiligten Stationen käuflich zu haben.

Bromberg, den 7. April 1885. (799 J)
Königliche Eisenbahndirektion.

Deutsch - Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. In der Tabelle I des Ausnahmetarifs 6 des Theils II des Deutsch - Mittelrussischen Gütertarifs werden die Frachtsätze der Stationen Plagwitz-Lindenau (Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt) und Plagwitz - Lindenau (Sächsische Staatseisenbahn) ab Schnittpunkt westlich

	für Sendungen in Quantitäten		
	unter 5000	à 5000	à 10000
	Kilogramm		
	pro 100 kg in *M.*		
für Sendungen der ersten Kategorie à 10 000 kg vom 10. April cr. neuen Styls ab auf .... ermässigt	.	.	1,30
Erhöht werden dagegen vom 1. Juni cr. neuen Styls ab die Frachtsätze der ersten Kategorie für Sendungen in Quantitäten von unter 5 000 kg und à 5 000 kg auf.....	2,28	2,37	.
und diejenigen der dritten Kategorie auf.......	2,06	1,54	0,77

Bromberg, den 9. April 1885. (800 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Die Erhöhung der im **Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen Kohlentarife** vom 15. Juni 1884 für Prinz von Preussen-Houten und Castrop-Wadenoyen enthaltenen Sätze tritt nicht, wie in unserer Bekanntmachung vom 23. v. Mts. angegeben, am 15. April, sondern am 15. Mai d. J. in Kraft.

Elberfeld, den 11. April 1885. (801)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. ds. Mts. werden für die Beförderung von Hopfenstangen in Wagenladungen von je 10 000 kg im Verkehre der Bayerischen Station Igling mit unseren Stationen Bruchsal, Graben - Neudorf, Huttenheim, Rheinsheim, Schwetzingen, Waghäusel und Wiesloch direkte Frachtsätze eingeführt, welche bei den genannten Stationen zu erfragen sind.

Karlsruhe, den 11. April 1885. (802)
Generaldirektion.

Mit sofortiger Wirksamkeit finden die im Tarifheft 6 des **Mitteldeutschen Verbands - Gütertarifs** vom 1. März a. c. für die Württembergischen Stationen Crailsheim, Friedrichshafen und Ulm, sowie die Bodensee-Uferplätze Bregenz, Romanshorn und Rorschach enthaltenen Frachtsätze im Verkehr mit Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M., der Braunschweigischen Bahn und der Station Ringelheim H. auf die gleichnamigen Bayerischen Stationen, bezw jene für Friedrichshafen auf Lindau Anwendung. Für den Hannover-Bayerischen Eisenbahnverband werden in Kürze durch Nachträge zu den bezüglichen Tarifheften die anderweiten Frachtsätze bekannt gegeben, einstweilen ertheilen über die Höhe derselben die Güterexpeditionen der betreffenden Verbandsstationen Auskunft.

Hannover, den 8. April 1885. (803)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom heutigen Tage sind für **Sendungen von Holz** des Spezialtarifs II und III von den Stationen Paderborn und Salzkotten nach Apeldoorn der Holländischen Bahn nachstehende Ausnahmesätze eingeführt:

Apeldoorn	Holz des Sp.T.II.	Holz des Sp.T.III
	Mark pro 100 kg	
Paderborn	0,87	0,67
Salzkotten	0,83	0,64

Hannover, den 9. April 1885. (804)
Königliche Eisenbahndirektion,

Vom heutigen Tage an finden nachstehende Ausnahmefrachtsätze für den Artikel **„Gyps,** gebrannt, auch roh, wenn gemahlen“, im Falle des Exports nach Oesterreich und bei Aufgabe von ganzen Wagenladungen zu 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Wagen und Frachtbrief Anwendung:

von Niedersachswerfen-Ilfeld
nach Regensburg Donaulände . 1,12 *M.*
„ Passau Donaulände . . . 1,38 „
pro 100 kg.

Hannover, den 10. April 1885. (805)
Königliche Eisenbahndirektion,
auch Namens der betheiligten Verwaltungen des Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbandes.

Verbands-Güterverkehr zwischen Lübeck-Büchener etc. und Berlin-Hamburger etc. Stationen. Mit dem 1. April d. J. ist zum Tarif für den obengenannten Verbandsverkehr der Nachtrag XI in Kraft getreten, welcher lediglich eine Berichtigung bezw. Ergänzung des Vorwortes enthält.

Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Verwaltungen zu haben.

Lübeck, den 10. April 1885. (806)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft,
als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die in den Spezial-Exporttarifen für Getreide u. s. w. vom 1/13. Dezember 1884 von Stationen der Ekaterinen-Bahn und Charkow-Nikolajew-Bahn nach Danzig und Neufahrwasser enthaltenen Frachtsätze, bei letzterer Bahn aber nur von den via Snamenka-Fastow instradirenden Stationen, gelten von sofort auch für Oelkuchensendungen.

Danzig, den 9. April 1885. (807 J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Die mit Gültigkeit vom 1. April cr. im **Rumänisch - Deutschen Eisenbahnverbande** (Theil II, Heft 2) eingeführten Ausnahmetarifsätze für Eisen und Stahl etc. im Verkehr mit Leipzig Thüringer Bhf. (Seite 6 und 16 des Tarifes) treten vom 1. Juni cr. ab ausser Kraft.

Breslau, den 8. April 1885. (808)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Unter Bezugnahme auf die Bekanntmachung vom 28. März cr. wird zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass Nachtrag I zum Tarif **Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen** erst am 20. April cr. in Kraft treten wird. Soweit in einzelnen Fällen Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Frachtsätze bis 5. Juni cr. bestehen.

Dresden, am 9. April 1885. (809)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 1. Mai d. J. tritt im **Lokalverkehr** der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft unter Aufhebung des Tarifs vom 1. August 1882 nebst den zu demselben herausgegebenen Nachträgen.

In den neuen Tarif haben sämmtliche zum Tarif vom 1. August 1882 durch Nachträge bezw. auf dem Publikationswege eingeführten Aenderungen und Ergänzungen der Allgemeinen Bestimmungen über die Beförderung von Leichen etc., der Zusatzbestimmungen zum Betriebs-Reglement und der Tarif-Vorschriften Aufnahme gefunden.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 20 ₰ bei unseren Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 15. April 1885. (810)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband, Verkehr mit Oesterreich. Mit 1. Mai l. J. treten nachgenannte Tarifnachträge in Kraft.

1. Nachtrag IV zum Verbands-Gütertarif Theil II Heft 1 vom 1. September 1884. Derselbe enthält Ergänzung der Waaren-Klassifikation, Ausscheidung der Station Hamburg (K. Eisenbahndirektion Hannover) aus dem Verbandtarife mit 15. Juni l. J., Ausnahmetarif No. 32 (Thon-, Töpfer- und Steingutwaaren), Ausnahmetarif No. 33 (Muschelschalen) und anderweitige Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 31 (Wolle).

2. Nachtrag III zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil II Heft 2 vom 25. Juni 1884. Derselbe enthält die Einbeziehung der Station Lieben mit den für Prag bestehenden Ausnahme-Frachtsätzen und Aufhebung der direkten Frachtsätze für Hamburg (K. Eisenbahndirektion Hannover) mit 15. Juni l. J.

Exemplare sind bei den Verbands-Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (811 RM)

Getreide-Exporttarif von Stationen der Moskau-Kursker Eisenbahn nach Brody und Podwoloczyska. Vom 15./27. April a./n. St. 1885 tritt für den obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher im Kommerziellen Büreau der Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien zu beziehen ist.

Wien, am 12. April 1885. (812)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn.

Mit Gültigkeit vom 20. April d. J. gelangen neue direkte Kartirungssätze für „Mineralwasser" bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen oder Frachtzahlung hierfür von — — Wien, Westbahnhof und Donau Quaibahnhof und den Budapester Bahnhöfen nach Schweizerischen Stationen zur Einführung.

Wien, 4. April 1885. (813)
Die K. K. General-Direktion
der Oesterreichischen Staatsbahnen
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Verband Thüringischer Bahnen. Vom 1. Juni cr. ab werden die für den Lokalverkehr des Thüringer Verbandes aufliegenden Rundreisebillets der Touren 1—8, 11, 12, 15, 18, 22—31, 35 und 37—60, sowie die Billets I. Klasse der Touren 9, 14, 19, 34, 61 und 62 wegen mangelnder Frequenz nicht mehr ausgegeben.

Erfurt, den 10. April 1885. (814)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Mit dem 20. Mai cr. werden die Billetpreise für den Verkehr zwischen Seebergen einerseits und Erfurt und Neudietendorf andererseits in einzelnen Klassen um geringe Beträge erhöht.

Erfurt, den 8. April 1885. (815)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. In Ausführung des Beschlusses der am 8. April 1885 abgehaltenen 27. ordentlichen Generalversammlung theilen wir den P. T. Herren Aktionären der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft mit, dass der statutengemäss am 1. Juli 1885 fällige Dividendenkoupon No. 27 mit 31 fl. Oe. W. Bankvaluta, dann von den Genussscheinen der am 1. Juli 1885 fällige Koupon mit 20 fl. 50 kr. Oe. W. Bankvaluta schon vom 1. Mai 1885 an

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.,
in Prag bei dem Herrn Moritz Zdekauer,
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kredit-Anstalt,
in Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei dem Herrn S. Bleichröder,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft

eingelöst werden wird.

Teplitz, am 10. April 1885. (816)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Königliche Eisenbahndirektion Altona. Es wird hierdurch zur öffentlichen Kenntniss gebracht, dass vom 1. dieses Monats ab die Königliche Eisenbahn-Hauptkasse hierselbst, sowie die Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Berlin-Buchholz), Hamburg, Kiel und Flensburg als Zahlstellen für die Verzinsung und Amortisation der Werthpapiere des Altona-Kieler und Schleswigschen Eisenbahnunternehmens fungiren.

Altona, im April 1885. (817)

Mecklenburgische Friedrich Franz-Eisenbahn. Die Dividende unserer Gesellschaft pro 1884 ist auf 9,4 pCt. = 47 ℳ pro Aktie, festgesetzt und vom 1. Juni d. J ab bei den auf den Dividendenscheinen verzeichneten Zahlstellen zu erheben.

Schwerin, den 10. April 1885. (818)
Die Direktion.

IV. Generalversammlungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Dienstag, den 28. April 1885, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse No. 9) stattfindenden XXVI. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1884.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1884.
4. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa ruska an die Russische Grenze bei Netreba (Tomaszów).
5. Bericht des Verwaltungsrathes wegen Betheiligung der Gesellschaft an der Kapitalsbeschaffung und Uebernahme des Betriebes von an die Hauptbahn anschliessenden Lokalbahnen und diesbezügliche Anträge.
6. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
7. Wahl des Revisionsausschusses.
8. Statutenänderungen.
9. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen, oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis längstens 20. April 1885

bei der Centralkassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien, oder
bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der K. K. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien,
bei der Sammlungskassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Lemberg, eventuell
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin,
bei der Anglo-Austrian Bank in London oder
bei der Banque Nationale de Roumanie in Bukarest

mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 28. März 1885. (819)
Der Verwaltungsrath.

V. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 120 Stück Bufferspiralfedern, 15 Bufferstangen mit Scheiben, 80 Schraubenkuppelungen und 60 Zughaken soll vergeben werden. Bedingungen für die Lieferung der einzelnen Materialien sind gegen Frankoeinsendung von 20 ₰ pro Exemplar durch unsere Kanzlei zu beziehen, Angebote unter Angabe der Lieferungszeit mit bezüglicher Aufschrift versehen bis zum 20. April d. J. dahier einzureichen.

Giessen, den 8. April 1885. (820)
Grossherzogliche Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 40 Lokomotivradreifen aus Tiegelgussstahl soll auf Grund der gegen Frankoeinsendung von 25 ₰ durch unsere Kanzlei zu beziehenden Bedingungen vergeben werden. Lieferungsangebote sind bis zum 20. April d. J. 10 Uhr Vormittags hier einzureichen.

Giessen, den 4. April 1885. (821)
Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 30 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 18. April 1885.

Die Eisenbahn Neustrelitz-Warnemünde.

Diese Bahn, welche einen direkten Verkehr zwischen Kopenhagen und Berlin vermitteln soll, und (was in militärischer Beziehung von Wichtigkeit ist) eine direkte Verbindung mit den Küstenbahnen herstellt, wird von der Société Belge de chemins de fer in Brüssel erbaut.

Als betriebsführende Verwaltung wird der Deutsch-Nordische Lloyd in Rostock den Betrieb übernehmen.

Konzessionirt ist die Bahn von Mecklenburg-Schwerin unterm 23. Juni 1883, von Mecklenburg-Strelitz unterm 2. August 1883.

Das veranschlagte Baukapital für die 125,7 km lange Linie beträgt 15 000 000 ℳ.

Der Bau ist im Februar 1884 in Angriff genommen und steht die Fertigstellung der Bahn zu Dezember 1885 zu erwarten.

Die Spurweite ist die normale (1,435 m).

Der Unterbau wird eingleisig ausgeführt, nur bei grossen Kunstbauten zweigleisig und wird demgemäss auch der Grunderwerb für ein Gleis, bei Kunstbauten für zwei Gleise erworben. Das Terrain ist bereits erworben.

Was den Lokal-Güterverkehr anlangt, so wird die Bahn hauptsächlich zum Transport landwirthschaftlicher Produkte dienen.

Stationsorte und deren Entfernungen (in Kilometern) ab Neustrelitz:

Neustrelitz	— km	Langhagen	59,8 km
Kratzeburg	12,7 „	Lalendorf	69,5 „
Klokow	19,5 „	Plaatz	80,7 „
Kargow	27,5 „	Laage	89,7 „
Waren	33,0 „	Kavelsdorf	104,0 „
Grabowhöfe	40,8 „	Rostock	113,0 „
Vollrathsruhe	52,3 „	Warnemünde	125,5 „

Besondere technische Schwierigkeiten:

1. Hafenbauten in Warnemünde, welche durch den Unternehmer Vehring in Hannover ausgeführt werden.

2. Warnowbrücke Pneumatische Fundirung bei 15 m Moortiefe. Unternehmer Harkort in Duisburg.

Bauleitender Teckniker ist Ingenieur A. Fresez.

Bauunternehmer für die Erdarbeiten: Naruhn & Zimmermann, Kähler & Kroos, Engel, v. Kintzel & Lauser.

Aus Sachsen.

Eisenbahnbauten der Sächsischen Staatsbahnen.

Der letzte Sächsische Landtag hat für die Finanzperiode 1884/85 die Herstellung nachstehender sieben Sekundärbahnen genehmigt:

I. Einer normalspurigen Linie

1. als Fortsetzung der Linie Freiberg-Bienenmühle bis zur Landesgrenze bei Moldau,
2. von Schönberg nach Schleiz,
3. von Ronneburg nach Meuselwitz und
4. von Geithain über Lausigk nach Leipzig.

II. Einer schmalspurigen Linie

1. von Mosel durch den Mülsengrund nach Ortmannsdorf,
2. von Potschappel nach Wilsdruff und
3. von Willischthal nach Ehrenfriedersdorf mit Zweigbahn von Herold nach Thum.

Von diesen Linien werden die unter I. 1., 2. und 3. von der Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen, die übrigen vier aber (I. 4., II. 1., 2. und 3.) durch die dem Finanzministerium direkt unterstehende Staatseisenbahn-Bauverwaltung ausgeführt.

I. 1. Bienenmühle-Landesgrenze bei Moldau.

Diese Linie ist bereits seit dem 6. November vor. J. soweit fertiggestellt, dass sie für den Kohlenverkehr eröffnet werden konnte (cfr. Bekanntmachung der Generaldirektion in No. 96 d. Bl. von 1884 S. 1242).

Nähere Notizen über diese Linie finden sich bereits in No. 97, Seite 1251 d. Bl. vom Jahre 1884.

Die Eröffnung der — jetzt fast vollständig ausgebauten — Linie für den Personen- und den allgemeinen Güterverkehr ist für den 18. Mai d. J. in Aussicht genommen. Da der Bau der Linie erst Anfang Mai 1884 begonnen und dieselbe bereits im Dezember 1884 soweit fertiggestellt war, dass Güterzüge auf ihr verkehren konnten, so war die Bauzeit eine aussergewöhnlich kurze.

I. 2. Schönberg-Schleiz.

Diese von der Station Schönberg der Sächsischen Staatsbahnstrecke Plauen-Hof abzweigende Linie hat eine Länge von 15 km, wovon nur 6,2 km im Königreich Sachsen, 8,8 km aber im Fürstenthum Reuss j. L. gelegen sind. (Die Notiz in No. 20 S. 273 d. Bl. vom Jahre 1884 bezeichnete die Linie irthümlich als eine Preussische.)

Die Bahn soll die verkehrsreiche Reussische Stadt Schleiz und überhaupt das sogenannte Reussische Oberland mit dem bestehenden Eisenbahnnetze verbinden. Sie dient daher in erster Linie den Reussischen Interessen. Die Sächsische Regierung aber ist an der Bahn um deswillen interessirt, weil sie die im Rückgang begriffene Sächsische Stadt Mühltroff berührt, welche von der lang ersehnten Eisenbahnverbindung eine günstigere Entwickelung der Stadt und für ihre Arbeiterbevölkerung bessere Gelegenheit zu lohnendem Erwerbe erhofft, und weil weiter durch diese Bahn für die Stadt Plauen der Absatz an Landesprodukten, Kolonialwaaren, Kurz- und Eisenwaaren etc. nach dem Reussischen Oberlande erhalten bleibt, während das gleichzeitig aufgetauchte Projekt einer Bahn von Schleiz nach Zeulenroda (an der Linie Mehltheuer-Weida) dem Plauenschen Handel durch Ablenkung des Schleizer Verkehrs empfindlichen Schaden zugefügt haben würde.

Die Sächsische Regierung sah sich daher veranlasst, entschieden für den Bau der Linie Schönberg-Schleiz einzutreten und sie entschloss sich, um denselben zu ermöglichen, die Linie als gemeinschaftliche Staatseisenbahn der Reussischen und der Sächsischen Regierung auf gemeinsame Kosten zu erbauen und den Betrieb auf alle Zeiten zu übernehmen.

Der hierüber zwischen den beiden betheiligten Regierungen unter dem 11. Februar d. J. abgeschlossene Vertrag bietet mancherlei Interessantes. Danach soll der Bau der Bahn ausschliesslich von der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung ausgeführt werden, das Eigenthum der Bahn aber jedem der betheiligten Staaten innerhalb seines Staatsgebietes zustehen, mit alleiniger Ausnahme der Betriebsmittel, welche von der Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung theils neu beschafft (3 Tenderlokomotiven und 1 kombinirter Personen-, Post- und Gepäckwagen für zusammen 74 000 ℳ), theils aus dem vorhandenen Sächsischen Wagenpark gestellt werden und im ausschliesslichen Eigenthum Sachsens zu verbleiben haben (Art. 1). Die Beitragsleistung der Reussischen Regierung besteht darin, dass sie das zum Bau erforderliche Areal, insoweit solches im Reussischen Staatsgebiet liegt, der Sächsischen Regierung unentgeltlich zur Verfügung stellt (Schätzungswerth 57 770 ℳ) und ausserdem zu den Baukosten ein Pauschale von 525 000 ℳ, fällig am Tage der Betriebseröffnung, gewährt (Art. 4). Der Sächsischen Regierung verbleibt danach die Uebernahme des Restes der im ganzen auf 1 035 000 ℳ geschätzten Bausumme, mithin des Betrages von 452 230 ℳ, die Beschaffung des in Sachsen gelegenen Areals (Schätzungswerth 42 230 ℳ) und der erforderlichen neuen Betriebsmittel (74 000 ℳ).

Dafür, dass die Sächsische Regierung den Betrieb für alle Zeiten übernimmt und sämmtliche Einnahmen aus der Bahn bezieht, trägt sie alle Betriebs- und Unterhaltungskosten (Art. 5) und gewährt weiter der Reussischen Regierung vom Tage der Betriebseröffnung an eine Verzinsung des gedachten Pauschales von 525 000 ℳ für die ersten 10 Jahre nach Höhe von jährlich 2 pCt., für die Folge aber nach Höhe von 3 pCt. (Art. 7). Für den Fall, dass eine weitere Eisenbahn nach Schleiz gebaut werden sollte, kann Sachsen eine Revision der Bestimmungen über die Höhe des Pachtzinses verlangen oder auch den Betrieb der Reussischen Strecke nur noch für Rechnung der Reussischen Regierung fortführen oder ihn auch gänzlich aufgeben (Art. 9). Der Sächsischen Regierung steht endlich das Recht zu, das Eigenthum auch der im Reussischen Staatsgebiete gelegenen Bahnstrecke gegen Zahlung eines Kaufpreises von 450 000 ℳ und Erstattung der etwa von der Reussischen Regierung vertragsgemäss auf den Bahnbau oder die Erweiterung der Bahnanlagen nachträglich aufgewendeten Kosten zu erwerben. Die Absicht der Erwerbung ist der Reussischen Regierung mindestens drei Monate vor dem in Aussicht genommenen Uebernahmetermin anzukündigen etc.

An Verkehrsstellen sind für die neue Linie vorgesehen: Station Schönberg, Station Mühltroff, Holzladestelle und Personen-Verkehrsstelle Langenbuch, Personen-Haltestelle Lössen und Station Schleiz.

Die Bahn soll an die Leipzig-Hofer Staatsbahn auf der von Leipzig aus gesehen linken Seite anschliessen, und die gedachte Staatsbahnlinie hinter Schönberg kreuzen. Bei Mühltroff erreicht sie das Wiesenthal, in welchem sie bis Schleiz verbleibt. Sie hat daher kein verlorenes Gefälle und bietet überhaupt keine Bauschwierigkeit (die Kosten sind nach obigem auf ca. 70 000 ℳ pro Kilometer veranschlagt). Die Maximalsteigung ist 1 : 80, der Minimalradius der Kurven 300 m. Die virtuelle Länge beträgt 22 km. An grösseren Kunstbauobjekten ist nur eins vorhanden: die Wiesenthal-Ueberbrückung bei Mühltroff, ca. 25 m lang und 5 m hoch. Die Bahn ist so tracirt, dass die an dem Wiesenthalbach gelegenen Mühlen Zweiggleisanlagen erhalten können. Die Vorarbeiten sollen Ende Mai d. J. beendigt sein, worauf der Baubeginn für Juli d. J. und die Bauvollendung etwa für Ende 1886 zu erwarten steht. Das Baubüreau befindet sich in Mühltroff. Ein Hilfsbüreau ist in Schleiz errichtet.

I. 3. Ronneburg-Meuselwitz.

Diese ebenfalls normalspurige 27,143 km lange Sekundärbahn — deren bereits in No. 20 S. 273 dieses Blattes Jahrgang 1884 kurz Erwähnung geschehen — liegt vollständig im Gebiet des Herzogthums Sachsen-Altenburg. Der Zweck derselben ist vor allem der, für den lebhaften Kohlenversand aus dem Meuselwitzer Kohlenrevier nach der Industriestadt Gera eine direktere Schienenverbindung herzustellen, als sie jetzt auf den Umwegen Meuselwitz-Zeitz-Gera oder Meuselwitz-Altenburg-Gössnitz-Gera besteht. Erscheint nun hiernach auch die neue Linie als eine Konkurrenzlinie der Sächsischen Staatsbahnstrecke Altenburg-Gössnitz-Ronneburg, so sah sich die Königlich Sächsische Regierung doch veranlasst, deren Ausführung zu betreiben, da sie wenigstens der Sächsischen Linie Ronneburg-Gera einen verstärkten Verkehr zuführen wird, während im Falle der Nichtausführung derselben leicht das weiter aufgetauchte Projekt einer direkten Verbindung von Meuselwitz und Gera über Pölzig hätte verwirklicht werden können. Ausserdem wird die neue Linie auch den Verkehr der Sächsischen Linien Werdau-Weida, Wolfsgefärth-Weischlitz und Mehltheuer-Weida günstig beeinflussen, zumal wenn die Königlich Sächsische Regierung, was doch wohl nur eine Frage der Zeit sein dürfte, eine direkte Verbindung von Ronneburg oder Gera bezl. Pfordten nach Wolfsgefärth ausbaut und dadurch direkte Verbindungen von Leipzig etc. nach den gedachten Sächsischen Linien erhält, ohne auf die Mitbenutzung der Preussischen Staatsbahnstrecke Gera-Wolfsgefärth angewiesen zu sein. Auf Grund dieser Erwägungen erklärte sich die Königlich Sächsische Regierung bereit, den Bau und den Betrieb der Linie Ronneburg-Meuselwitz, wennschon sie vollständig ausserhalb des Königreichs Sachsen liegt, zu übernehmen. Zu einer Kapital-Aufwendung für die fragliche Bahn aber konnte sie sich im Hinblick darauf, dass im eigenen Lande noch zahlreiche Bahnprojekte der Ausführung harren, nicht herbeilassen. Es wurde daher zwischen der Sächsischen und der Altenburgischen Regierung das eigenthümliche Abkommen getroffen, dass erstere den Bahnbau für Rechnung der letzteren nach einem gemeinschaftlich festzustellenden Projekt ausführt und den Betrieb für immer gegen Zahlung einer festen Rente übernimmt, während das Eigenthum der Bahn dem Altenburgischen Staate zusteht. Der hierüber unter dem 19. Dezember 1884 abgeschlossene Vertrag bestimmt des näheren, dass der Pachtzins, den die Königlich Sächsische Regierung an die Altenburgische für die Betriebsüberlassung zu zahlen hat, für die ersten fünf Jahre (von der Betriebseröffnung an) $2^2/_3$ pCt., für die darauf folgenden fünf Jahre 3 pCt. und für die spätere Zeit $3^1/_2$ pCt. des aufgewendeten, von der Altenburgischen Regierung gezahlten Baukapitals betragen soll (Art. 8). Die Betriebsmittel werden aus dem vorhandenen Park der Sächsischen Staatsbahnen entnommen, ohne dass sie dem Baukapital zu Lasten geschrieben werden (Art. 3). Die Sächsische Staatseisenbahnverwaltung trägt für die Dauer ihres Betriebes alle Betriebs- und Unterhaltungskosten der Bahn (Art. 7). Der Aufwand für spätere Ergänzungen und Erweiterungen aber wird als Baukapital angesehen und von der Königlich Sächsischen Regierung zu dem höheren Satze von 4 pCt. verzinst (Art. 9). Nach dreimonatlicher Ankündigung kann die Königlich Sächsische Regierung die Bahn zu einem Preise ankaufen, welcher hinter dem festgestellten ursprünglichen Baukapitale im Verhältniss von $3^1/_2 : 4$ zurückbleibt, während das etwa nachträglich aufgewendete Baukapital daneben voll zu vergüten ist. Das Ankaufsrecht erlischt, wenn von demselben nicht binnen 20 Jahren von der Betriebseröffnung an Gebrauch gemacht wird (Art. 13).

Die Bahn soll ausser den 2 Endstationen Ronneburg und Meuselwitz noch 7 Haltestellen, nämlich Beerwalde, Grossenstein, Frankenau, Gross-Braunshain, Dobitzschen, Costitz und Gross-Röda erhalten. Baubüreaus befinden sich in Ronneburg und Meuselwitz. In Gross Braunshain sollen Gleise für Zugskreuzungen angelegt werden. Da die Linie nicht in den Bahnhof Ronneburg direkt, sondern — der Billigkeit halber — auf die freie Strecke der Gössnitz-Geraer Bahn 1 250 m östlich von Ronneburg einmündet und weitere 460 m der Bahn im Bahnhof Meuselwitz liegen, so ist ein neues Planum nicht für die ganze Bahnlänge (27,143 km), sondern nur für 25,4 km herzustellen. Die Baukosten sollen nach dem speziellen Projekt 2 480 000 ℳ betragen.

Die Einmündung in Meuselwitz wird, die Zustimmung der Altenburgischen Regierung vorausgesetzt, so ausgeführt, dass Meuselwitz für den Durchgangsverkehr Ronneburg-Meuselwitz-Gaschwitz eine Kopfstation wird.

Besondere Bauschwierigkeiten sind nicht zu überwinden, doch bringt es der Charakter des welligen Terrains, welches von ziemlich tiefen von West nach Ost laufenden Bachthälern durchschnitten wird, mit sich, dass die von Süd nach Nord gerichtete Bahnlinie drei Wasserscheiden überschreiten muss, wodurch das Längsprofil der Bahn eine sägeförmige Gestalt erhält und erhebliche Erdarbeiten (460 000 cbm Erdmassen sind zu bewegen) nöthig werden. Die Einschnittstiefen betragen bis 10 m, die Dammhöhen bis 16 m.

Die Maximalsteigung beläuft sich auf einer ca. 2,5 km langen Strecke bei Meuselwitz auf 1:60, alle übrigen Steigungen sind nicht grösser als 1:80. Der Maximalradius ist 300 m.

An grösseren Kunstbauten sind nur eine Brücke über die Sprotte von 6,0 m Lichtweite und 4,5 m Lichthöhe und eine Wölbschleuse für den Deutschen Bach von 3,0 m Lichtweite, 2,5 m Lichthöhe und 47 m Länge in einem Damm von 16 m Höhe zu erwähnen.

Die Vorarbeiten sind abgeschlossen und der Baubeginn steht für die nächste Zeit zu erwarten, sobald das spezielle Projekt die Genehmigung der betheiligten Regierungen gefunden haben wird. Als Eröffnungstermin ist der Beginn des Winterfahrplans 1886 in Aussicht genommen. (Fortsetzung folgt.)

Auskunftsstelle in Leipzig.

Vielfach geäusserten Wünschen entsprechend, wird am 1. Mai d. J. in dem Dresdener Bahnhofe zu Leipzig eine gesonderte „Auskunftsstelle der Königlich Sächsischen Staatseisenbahn-Verwaltung“ eröffnet werden. Dieselbe soll nach dem Muster der bei anderen Verwaltungen, insbesondere bei der Preussischen Staatsbahnverwaltung bereits bestehenden Auskunftsbüreaus über alle Angelegenheiten des Personen- und Güterverkehrs, namentlich soweit dabei die eigene Verwaltung betheiligt ist, auf mündliche oder schriftliche Anfragen unentgeltlich thunlichst genaue und erschöpfende Auskunft ertheilen. Die Antworten sollen auf mündliche Anfragen in der Regel mündlich und auf schriftliche in der Regel durch Postkarten gegeben werden.

Zugleich wird der Auskunftsstelle noch die Ausfertigung und der Verkauf von kombinirbaren Rundreisebillets übertragen. Sie hat dabei die direkt bei ihr und ausserdem aber noch die bei der westlichen Hälfte der Sächsischen Billetexpeditionen eingehenden Bestellungen zu erledigen. (Die übrigen bei der Sächsischen Staatseisenbahn - Verwaltung eingehenden Bestellungen werden wie bisher von der Billetverwaltung in Dresden-Altstadt erledigt. Daneben wird auf dem Böhmischen Bahnhofe in Dresden eine Stelle für Annahme von Bestellungen und Ausgabe [nicht auch Ausfertigung] der Billets errichtet.)

Die Leipziger Auskunftsstelle wird vorerst nur mit einem Büreauassistenten I. Klasse, der bisher im Verkehrsbüreau beschäftigt war und mit dem Güterwesen vertraut ist, und mit einem Diätist als Hülfsarbeiter, der bisher im Kontrolbüreau mit Personenverkehrs - Angelegenheiten beschäftigt war, besetzt.

Eröffnung des Güterverkehrs in Altoschatz-Rosenthal.

Die an der Schmalspurbahn Döbeln - Mügeln - Oschatz gelegene Haltestelle Altoschatz - Rosenthal, welche in Ermangelung eines geeigneten Güteragenten bisher nur für den Personenverkehr eröffnet war, wird vom 15. April d. Js. ab, nachdem sich eine passende Persönlichkeit zur Uebernahme der Güteragentur gefunden, auch für den Güterverkehr eröffnet.

Annaberg-Schwarzenberg.

Neuerdings werden in der Presse wieder Stimmen laut, welche die Verbindung zwischen Annaberg und Schwarzenberg im Sächsischen Erzgebirge (cfr. No. 25 S. 327 dieser Zeitung vom 28. März d. Js.) schmalspurig hergestellt wissen wollen. Man hebt hervor, dass dann zahlreiche Ortschaften (Geyer, Waltersdorf, Rittersgrün etc.) mit ca. 30000 Einwohnern eine Eisenbahnverbindung erhalten würden, während sie bei normalspurigem Ausbau der Linie dauernd auf eine solche Verzicht leisten müssten. Die schmalspurige Bahn, welche ihre Zweiglinien in die Seitenthäler entsenden könne, werde den Fabriken einen billigeren Bezug der Kohlen ermöglichen, Wasserkräfte neu erschliessen, den Holzstofffabriken und Brettmühlen die Wälder näher rücken, den Kalkwerken, Schneidemühlen und Steinbrüchen neue Absatzquellen eröffnen etc. Auch hofft man, dass seiner Zeit diese schmalspurige Bahn Anschluss nach Ehrenfriedersdorf an die bereits im Bau befindliche (schmalspurige) Wilischthalbahn erhalten werde, so dass dann ein ganzes schmalspuriges Eisenbahnnetz von Schwarzenberg-Rittersgrün-Mittweida bis Zschopau-Annaberg-Crottendorf und Zwönitz gebildet werde.

Dem Vernehmen nach wird die Kreishauptmannschaft Zwickau demnächst an Ort und Stelle Erörterungen darüber anstellen, ob die volkswirthschaftlichen Interessen der fraglichen Gegend besser durch eine normalspurige Verbindungsbahn oder durch ein schmalspuriges Eisenbahnnetz befriedigt werden würden.

Projekt Meuselwitz-Kieritzsch.

Nach einer Bekanntmachung des Herzoglich Altenburgischen Ministeriums wird das Königlich Sächsische Finanzministerium demnächst durch einen seiner Techniker die generellen Vorarbeiten für eine direkte Verbindung von Meuselwitz nach der Sächsischen Station Kieritzsch oder einem anderen Punkte der Leipzig - Hofer Staatsbahnlinie vornehmen lassen. Dieses Projekt ist für die Frage, ob und zu welchem Preise die Sächsische Regierung die Altenburg - Zeitzer und die Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitzer Eisenbahn ankaufen wird, anscheinend nicht ganz ohne Wichtigkeit.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 1964 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verlängerung der Saldirungsperiode für die zweite Hälfte des Monats April cr. (abgesandt am 10. d. Mts.)

No. 2039 vom 13. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 14. d. Mts.)

No. 2048 vom 10. d. Mts. an alle Vereins - Verwaltungen, betreffend die Versendung der zu dem Hauptverzeichniss der Koupons für kombinirbare Rundreisebillets gehörenden Uebersichtskarte (abgesandt am 11. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Aus der Budgetdebatte des Oesterreichischen Reichsrathes haben wir nachzutragen, dass Abgeordnete der verschiedensten politischen Färbung für das untere Bahnpersonal aufs wärmste eintraten und deren Lage nach der Entgegnung des betreffenden Budgetreferenten grau in grau schilderten. Insbesondere wurden von dem für alle humanitären Strebungen erglühenden Abgeordneten Dr. Roser nachfolgende Wünsche formulirt: 1. Eine Dienstpragmatik. 2. Ein gesetzlich bestelltes Schiedsgericht für Streitfälle zwischen Unternehmern und Bediensteten. 3. Eine Regelung der Bezüge und Avancementsverhältnisse auf Basis der allgemeinen und lokalen Bedarfs- und Preisverhältnisse. 4. Eine Regelung der Abfertigungs- und Pensionsnormen. 5. Die Aufstellung eines eigenen publizistischen Organes zur Wahrung der Interessen der Eisenbahnbediensteten. Es ist wohl nur der übergrossen Hast, mit welcher das Budget und die andern Gesetze zum Schluss des Reichsrathes durchgebracht werden mussten, beizumessen, dass seitens der Regierung und der bahnkundigen Abgeordneten nicht nachgewiesen wurde, dass diese Wünsche (bis etwa den Punkt ad 5) bei den verschiedenen Bahnanstalten mehr oder minder bereits realisirt wurden, dass deren stete Fürsorge die Verbesserung der Lage ihrer Bediensteten bildet, und dass dieselben materiell weit günstiger gestellt sind, als die Arbeiter und Bediensteten gleichen Bildungs- oder Befähigungsgrades in andern Erwerbszweigen. Das Handelsministerium lässt keine Personalbeschwerde ohne eingehende Untersuchung und Abhülfe, wie der Fall bei der staatlichen Franz-Josefsbahn zeigt, deren gemassregelter Beamter die volle Genugthuung erhielt.

Die Ferdinands-Nordbahn im Herrenhause.

Die Eisenbahnkommission des Herrenhauses hat bereits die Spezialdebatte über die Nordbahnvorlage zu Ende geführt. Das Referat führte Freiherr v. Bezecny (Gouverneur der Bodenkreditanstalt), der auch im Plenum des Herrenhauses namens der Kommission den Bericht erstatten wird. Die Vorlage wurde von der Kommission in allen Punkten übereinstimmend mit den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses angenommen.

Sekundärzüge auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe.

Das Handelsministerium hat zufolge der Publikation im „Oesterreichischen Centralblatte für Eisenbahnen“ No. 40 d. J., neue Vorschriften für die Ausführung des Verkehrs- und Transportdienstes bei Sekundär- (Omnibus-) Zügen auf Eisenbahnen mit normalem Betriebe erlassen. Diese Vorschriften, welche sämmtlichen Oesterreichischen Eisenbahnverwaltungen zur genauen Danachachtung übermittelt wurden, sollen am 1. Juli 1885 in Wirksamkeit treten. Für die Ungarischen Eisenbahnen wurde seitens des Ungarischen Kommunikationsministeriums dieselbe Anordnung getroffen. Die Vorschriften gelten für Züge mit einer Maximalgeschwindigkeit von 30 km pro Stunde und regeln die Erleichterungen bezüglich der Zusammenstellung der Züge, bezüglich der Anzahl der Bremswagen, des Zugpersonals, der Fahrgeschwindigkeit, des Verhaltens während der Fahrt, des Anhaltens bei Haltepunkten auf offener Bahn und bezüglich des Transportdienstes. Die Festsetzung der Vorschriften für Sekundärzüge, welche mit einer grösseren Maximalgeschwindigkeit verkehren, bleibt dem Ministerium von Fall zu Fall vorbehalten.

Vizinalbahnen und die Ungarische Eisenbahnbank.

Im Kommunikationsministerium fand die Verhandlung mit den Konzessionären der Biharer Vizinalbahnen statt, welche endgültig abgeschlossen wurde. Es handelt sich um den Bau von beiläufig 130 km. Das Baukapital ist mit vier Millionen Gulden Nominale veranschlagt und soll mit drei Fünfteln durch Prioritäten und mit zwei Fünfteln durch Aktien aufgebracht werden. Die Oesterreichische Länderbank übernahm die Finanzirung. Wie nunmehr verlautet, gewinnt die von diesem Institute geplante Gründung einer Ungarischen Eisenbahnbank an Chancen; dieser würde der Bau der Biharer Vizinalbahnen, der Zagorianer Eisenbahn und mehrerer anderer noch nicht perfekter Vizinalbahnen übertragen werden.

Der Oesterreichische Eisenbahnrath.

Die Einberufung desselben erfolgte durch nachstehende Publikation in der „Wiener Zeitung“: „Der Handelsminister hat den Staatseisenbahnrath für Freitag, den 1. Mai einberufen. Auf der Tagesordnung der an diesem Tage um 9 Uhr Vormittags im Administrationsgebäude nächst dem Westbahnhofe stattfindenden Sitzung stehen folgende Gegenstände: 1. Bericht der K. K. Generaldirektion über die Durchführung beziehungsweise Erledigung der vom Staatseisenbahnrathe in der Session am 4., 7. und 8. November 1884 gefassten Beschlüsse, sowie über die wichtigsten Vorkommnisse und getroffenen Verfügungen. 2. Antrag der K. K Generaldirektion auf Gewährung besonders ermässigter Frachtsätze bis zu den sogenannten Selbstkosten (Regiesätze) bezüglich der Strecken der Staatsbahnen bei Anlage von neuen Etablissements oder bei Erweiterung von bereits bestehenden, soweit es sich im letzteren Falle um faktische Neubauten handelt, für den Bezug der hierzu nöthigen Baumaterialien und Fabrikeinrichtungsgegenstände. 3. Antrag des Mitgliedes Herrn Schiebl, betreffend die im Interesse der bedrängten Mühlenbesitzer Böhmens zu übende Einflussnahme, dass a) die Frachtsätze für Getreide und Mahlprodukte mit Rücksicht auf den 25prozentigen Abfall in das entsprechende Verhältniss gebracht werden mögen; b) dass die gegenwärtigen Frachtentarife für Mahlprodukte einer durchgreifenden Regulirung unterzogen werden, mit besonderer Rücksichtnahme auf Reduzirung der zwischen direkten und Lokaltarifsätzen bestehenden grossen Differenzen. 4. Antrag des Mitgliedes Herrn A. Lemach, betreffend die dem baldigen Ausbaue der sich als nothwendig erweisenden Ergänzungsbahnlinien in den Handelskammerbezirken von Troppau und Olmütz zuzuwendende besondere Aufmerksamkeit. 5. Antrag auf Einführung von Permanenzkarten für kürzere Strecken auf der Basis von Grundtaxen und Zuschlägen nach Entfernungen. 6. Vorlage der Hauptgrundzüge für die Winterfahrordnung 1885/86.

Eisenbahneröffnungen und Konzessionirungen im I. Quartale 1885.

Eröffnet wurde blos die 1,37 km lange Theilstrecke Krasna-W. Meseritsch der Lokalbahn Weisskirchen-W. Meseritsch, ausserdem wurde im Januar dieses Jahres die im Dezember vorigen Jahres blos dem Frachtenverkehr dienstbar gemachte Strecke Klostergrab-Moldau (20 km) dem Gesammtverkehre übergeben. In der gleichen Periode des Vorjahres wurden 37,4 km eröffnet. Konzessionirt wurden im ersten Quartale: die Trambahn Wien-Nussdorf, mit Abzweigung nach Heiligenstadt 5,6 km, ferner die Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals mit 49,5 km, somit im ganzen 55,1 km (gegen 130 km im Jahre 1884). Hierbei ist indess nicht zu vergessen, dass eine beträchtliche Anzahl neuer Eisenbahnen im ersten Quartale dieses Jahres auf legislativem Wege sichergestellt wurde. Es sind dies die Linien: Hatna-Kimpolung, Hliboka-Berhometh, Rawa-Ruska, ferner die Mühlkreisbahn und Laibach-Stein, wodurch die Ziffer des Vorjahres in bedeutendem Masse überholt erscheint.

Schadenersatzpflicht der Eisenbahnen.

Ein Lokomotivführer einer Oesterreichischen Eisenbahn, welcher bei einer Zugentgleisung schwer verletzt worden war und infolge dessen erwerbsunfähig wurde und eine bleibende Verunstaltung des Körpers erlitt, belangte diese Bahn auf Schadenersatz. Ueber den Umfang der Schadenersatzpflicht der Eisenbahngesellschaft entspann sich ein schwieriger Prozess, der jetzt durch den Ausspruch des Obersten Gerichtshofes beendet wurde; es wurde nämlich erkannt, der von der geklagten Eisenbahngesellschaft angeführte Einwand der höheren Gewalt könne nicht berücksichtigt werden und sei daher darüber auch nicht einmal ein Beweisverfahren zuzulassen, da die Gesellschaft in jedem Falle ersatzpflichtig sei. Was die Höhe des zu leistenden Ersatzes betrifft, so wurde entschieden, dass dem Kläger sein zuletzt bezogener Aktivgehalt sammt dem reglementsmässigen Quartiergeld in monatlichen Raten für die Dauer seines Lebens zu zahlen sei. Die Theuerungszulage, sowie die Kilometergelder sind bei der Bemessung des zu leistenden Ersatzes für Verdienstentgang nicht in Rechnung zu ziehen, ausserdem wurde in Rücksicht auf die bedeutenden lange andauernden Schmerzen des Verletzten und auf das durch den Unglücksfall verursachte immerwährende Siechthum des Klägers demselben ein Schmerzensgeld von 3 000 fl. zugesprochen. Der verunglückte Lokomotivführer hatte ein Schmerzensgeld von 10 000 fl. beansprucht, jedoch der Oberste Gerichtshof erklärte, es sei allerdings begreiflich, dass bei der Bestimmung der Sühne für körperliche Schmerzen zu hoch gegriffen werde, aber andererseits würde es nicht dem Gesetze entsprechen, wenn man erlittene Schmerzen zum Anlasse einer übermässigen Bereicherung nehmen würde. Der Betrag von 3 000 fl. sei ein solcher, dass dessen Zinsen dem üblichen Nebenverdienste eines Lokomotivführers gleichkommen.

Ungarische Nordostbahn und Ungarische Staatsbahnen.

Es wurde bereits mitgetheilt, dass der Betrieb der auf Staatskosten im Bau befindlichen Ungarischen Theilstrecke der Eisenbahn Munkacs-Stry der Ungarischen Nordostbahn übertragen werden soll. Die Nordostbahn wird nach Eröffnung dieser Strecke und der ihr ebenfalls schon gesicherten Vizinalbahn Nagy-Karoly-Zilah einen Bahnkomplex von mehr als 800 km verwalten. Anlässlich der zwischen dem Ministerium und der Nordostbahn übrigens noch in Schwebe befindlichen Verhandlungen über den Betriebsvertrag für die Strecke Munkacs-Beskid wurde, der „N. Fr. Pr.“ zufolge, auch die Verstaatlichung der Nordostbahn unter gleichzeitiger Kreirung einer besonderen Staatsbahn-Direktion für das in Rede stehende Bahnnetz zur Sprache gebracht.

Reklamationserledigungen seitens der Stationen.

Bei der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft besteht seit einigen Jahren die Einrichtung, dass die Hauptstationen, sowie auch die grösseren Mittelstationen ermächtigt sind, kleinere Entschädigungsbeträge für Verluste und Beschädigungen, welche sich während des Transportes an Fracht- und Eilgütern ergeben, ohne weiteres den Parteien zu liquidiren. Obzwar durch diese Verfügung die Ansprüche der Parteien in raschester und koulantester Weise zur Austragung gelangen können, wird dennoch seitens der Geschäftswelt in vielen Fällen für derlei kleinere Ersatzforderungen die Reklamation bei den Centralstellen eingebracht.

Die Oesterreichische Staatsbahn hat die Blätter ersucht, auf diese Einrichtung das Publikum aufmerksam zu machen.

Vollendung der Galizischen Transversalbahn.

Am 8 April wurde die 4,2 km lange Linie Zagorzany-Gorlice, eine Flügelbahn der Strecke Grybow-Zagorz, dem öffentlichen Verkehre übergeben. Gleichzeitig gelangte die am Ende dieses Eisenbahnflügels gelegene Station Gorlice für den Gesammtverkehr zur Eröffnung. Hiermit ist die ganze Galizische Transversalbahn sammt ihren Zweiglinien dem Betriebe übergeben. Die einzelnen Strecken der Transversalbahn wurden in folgender Reihenfolge eröffnet: Oswiecim-Podgorze am 1. August 1884, Grybow-Zagorz am 20. August 1884, Saybusch-Zwardon am 15. November 1884, Saybusch-Neu-Sandec am 16. Dezember 1884, Sucha-Skawina am 22. Dezember 1884, Stanislau-Husiatyn nach und nach am 1. und 15. November 1884, sowie am 1. Februar 1885, endlich Zagorzany-Gorlice am 8. April 1885.

Lokalbahn Mödling-Brühl.

Das Handelsministerium hat das von der Südbahngesellschaft vorgelegte Detailprojekt für die Fortsetzung der schmalspurigen Lokalbahnlinie Mödling-Vorderbrühl (mit elektrischem Betriebe) bis nach Hinterbrühl prinzipiell genehmigt. Ferner in Anbetracht des Umstandes, dass die Bedingungen für das abgekürzte Verfahren vorhanden sind, von einer abgesonderten Tracenrevision und Stationskommission abgesehen und das Projekt an die Statthalterei behufs sofortiger Durchführung der politischen Begehung, respektive des Enteignungsverfahrens unter Einbeziehung der Tracen- und Stationsfragen geleitet, und dieselbe auch ermächtigt, über die mit Stimmeneinhelligkeit gestellten Kommissionsanträge unter eventueller Ausfolgung der entsprechend signirten Pläne an die Gesellschaft — im Namen des Handelsministeriums zu entscheiden.

Flügelbahn Röhrsdorf-Zwickau.

Der Verwaltungsrath der Böhmischen Nordbahn beschloss den Bau dieser Flügelbahn unter gewissen Bedingungen, auf welche die interessirten Gemeinden einzugehen hätten. Aus diesem Anlasse fand in Zwickau eine Konferenz des Eisenbahnkomitees statt, an welcher auch der Generaldirektor der Böhmischen Nordbahn theilnahm, und wurde die gegenseitige Einigung erzielt.

Die Generalversammlungen der Banken und die Eisenbahnoperationen.

In diesen Generalversammlungen werden über die erzielten Gewinne aus Eisenbahnoperationen manche interessante Mittheilungen gemacht. So berichtet der Wiener Bankverein in seiner Generalversammlung vom 26. v. Mts. folgendes:

Die in unserm vorjährigen Berichte erwähnten Verhandlungen wegen einer Interessenvereinigung der Prag-Duxer mit der Dux-Bodenbacher Bahn waren von Erfolg begleitet. Unter Zustimmung der Hohen Regierung und der Generalversammlungen beider Gesellschaften ist ein Vertrag zwischen den letzteren zu Stande gekommen, durch welchen die Dux-Bodenbacher Bahn das Betriebsrecht und eine Option zum Kaufe der Prag-Duxer Bahn erwirbt und dieser hierfür eine angemessene Netto-Jahreseinnahme garantirt. Die Dux-Bodenbacher Bahn hat ihrerseits unter Zustimmung der Prag-Duxer Bahn den Betrieb beider Bahnen der K. K. Direktion für Staats-Eisenbahnbetrieb überlassen und der Hohen Staatsverwaltung unter gewissen Voraussetzungen den Betrieb und eventuell das Einlösungsrecht beider Bahnen zugesichert. Das Konsortium, welches sich die Sanirung der Prag-Duxer Bahn zum Ziele gesetzt hatte, konnte somit seine Aufgabe als beendet betrachten, nachdem die Verzinsung und Amortisation der Prioritäten der Prag-Duxer Bahn für die Folge gesichert erscheint. Das Sanirungskonsortium

wurde daher im abgelaufenen Jahre aufgelöst und die vorhandenen unverkauften Prioritätsaktien der Prag-Duxer Bahn den Bezugsberechtigten zur Verfügung gestellt. Der aus diesem Theile des Geschäftes für unsern Antheil resultirende Nutzen ist verrechnet. Seither hat die Prag-Duxer Bahn die Konvertirung ihrer fünfprozentigen Anleihe in der Weise vorgenommen, dass die Silberprioritäten ausgeloost und am 30. September 1884 baar zur Rückzahlung gebracht wurden, während an deren Stelle vierprozentige, in Gold verzinsliche Obligationen zur Ausgabe gelangten. Wir haben in Gemeinschaft mit unseren Konsorten diese Goldtitres erworben und im August des verflossenen Jahres zur öffentlichen Subskription gebracht, welche eine mehrfache Ueberzeichnung ergeben hat.

Das Konsortium für die Aktien der Franz-Josefbahn hat seine Operationen im abgelaufenen Jahre durch Verkauf sämmtlicher Stücke beendet, die Schlussabrechnung erfolgte zum Beginne des laufenden Jahres, und wird demgemäss unser Antheil an dem Gewinne aus diesem Geschäfte erst dem nächsten Rechnungsabschlusse zukommen.

Wir haben uns an den Konversionen der fünfprozentigen Prioritätsanlehen der Franz-Josefbahn, der Vorarlberger Bahn und der Rudolfbahn, und zwar, was die letztere betrifft, sowohl der Silber- als der Goldprioritäten, in vierprozentige Titres betheiligt. Das Geschäft der Konversion der Salzkammergutbahn-Prioritäten wurde noch im verflossenen Jahre gänzlich abgewickelt und verrechnet.

(Aehnliche Mittheilungen wurden in den Generalversammlungen der Bodenkreditbank, Unionbank, Kreditanstalt und anderen Banken gemacht.)

Generalversammlung des Spar- und Vorschussvereins der Südbahn.

Dieselbe wurde am 31. v. M. abgehalten. Der Geschäftsbericht weist eine Mitgliederanzahl von 2 018 mit 222 647 fl. Einlagen aus. Der Geldverkehr bezifferte sich im Jahre 1884 mit 521 154 fl., und der Gebahrungsüberschuss betrug 15 616 fl. Die Verzinsung der Einlagen wurde mit 7½ pCt. festgestellt. Der Reservefonds beträgt nach Abzug der Verluste 22 264 fl. Zum Obmanne wurde der seit einer langen Reihe von Jahren an der Spitze der Vereinsleitung stehende Oberinspektor Herr Franz Domenego wiedergewählt.

Generalversammlung der Waggonleih-Gesellschaft.

Dieselbe wurde am 12. d. M. in Budapest abgehalten und wurde beschlossen, vom Reingewinne von 225 278 fl. eine neunprozentige Dividende von 7 fl. 20 kr. zu vertheilen, 12 000 fl. zur Ergänzung des Werthes der Waggons zu verwenden, 5 411 fl. dem Reservefonds zuzuführen, 51 900 fl. auf Erwerbung neuer Holzverladewagen zu verwenden und 31 730 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Mit der Internationalen Waggonleih-Gesellschaft wurden bei voller Wahrung der Selbständigkeit gewisse einheitliche Geschäftsnormen vereinbart.

Bibliothek des Eisenbahnwesens.

Im Anschlusse an die seit zwei Jahren in Wien bestehende Eisenbahnschule und vorwiegend für die Hörer derselben hat die Verlagsbuchhandlung Hartleben eine Eisenbahnbibliothek gegründet, von der bisher sechs Bände erschienen sind. In diesen unternehmen durchweg Oesterreichische Eisenbahnmänner, die wichtigeren Kapitel der gesammten Eisenbahnkunde in populärer Form zur Darstellung zu bringen. Zuerst erschienen eine Geschichte des Eisenbahnwesens von Dr. Haberer und eine Tariflehre von Centralinspektor Schreiber; es folgten zwei Bände über Mathematik und Telegraphenwesen, der erstere von J. Krämer, der letztere von A. Prasch. Jetzt kamen hierzu eine Darstellung des Transportwesens von S. Weill und ein „Eisenbahnrecht" von Dr. Haberer. Sämmtliche sechs Bände bieten gemeinfassliche allgemeine Mittheilungen und sind für Eisenbahnbeamte und auch für Laien instruktiv. Der propädeutische Zweck, welchen sich die Werke, namentlich mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Eisenbahnschule, stellen müssen, wird durch dieselben in vollem Masse erreicht. (Wir haben bereits über die genannten Werke [bis auf das zuletzt genannte, welches demnächst besprochen werden soll] in unserer Zeitung eingehend referirt. Die Red.)

Der Eisenbahnklub und das Personenporto.

Mit der Diskussion über das bekannte Projekt Dr. Hertzka's schloss der Klub seine diesjährige Vortragssaison. An der über 2½stündigen Debatte betheiligten sich u. A. Sektionschef v. Nördling, dessen Auseinandersetzungen wir folgendes entnehmen. Er erklärte die von Dr. Hertzka citirten Zahlen für richtig und stellt hierauf zwei Rechnungen an; die erste, von der Voraussetzung ausgehend, dass die Betriebskosten des Personenverkehrs der Zukunft nicht grösser seien, als derzeit die Betriebskosten im Durchschnitte des Personen- und Lastenverkehrs, führt zu dem Resultate, dass eine Steigerung des Lokalverkehrs um das Viereinhalbfache und des Weitverkehrs um das Zwölffache denselben Gewinnüberschuss ergäbe, wie ihn die Eisenbahnen derzeit aus dem Personenverkehre ziehen. Seine zweite Berechnung stützte Nördling auf die von Dr. Hertzka angestellte Untersuchung über die vergleichsweisen Kosten des Personen- und Lastenverkehrs der Nordbahn und der Elisabeth-Westbahn. Nördling berechnete ferner die Lastenachse der Westbahn zu dem Kostensatze einer Lastenachse der Nordbahn und gelangte solcherart zu einer Vervierfachung des Kostenkoëffizienten im Personenverkehr. Natürlich stellte sich unter dieser Voraussetzung das Personenporto als undurchführbar dar, es ergäbe gegenüber den nach dem gegenwärtigen Tarifsysteme immer noch vorhandenen, allerdings auch hier auf ein Minimum zusammengeschrumpften Betriebsüberschüssen Betriebsdefizite, die desto grösser anwachsen müssten, je stärker der Personenverkehr zunimmt.

Hierauf replizirte Hertzka wegen der vorgerückten Stunde in gedrängtester Kürze. Er mache sich anheischig, auf Grund des ihm von Eisenbahnfachleuten zahlreicher Oesterreichischer und ausländischer Bahnen zugekommenen reichhaltigen Materials den Nachweis zu führen, dass die Betriebskosten der Eisenbahnen überhaupt nur von Umfang und Dichtigkeit des Verkehrs, nicht aber davon abhängen, ob Personen- oder Lastenverkehr im grösseren Masse vorwiegt; das zeige ein vergleichendes Studium der Oesterreichischen Eisenbahnen, das zeige ein Vergleich mit den Schweizerischen Bahnen, mit der Londoner Metropolitanbahn und, um bei dem nächstliegenden zu bleiben, das zeige auch der Umstand, dass der Betriebskoëffizient der Wiener Verbindungsbahn nicht gewachsen, sondern zurückgegangen sei, seitdem dort der Personenverkehr eingeführt wurde.

Koursbericht und Dividendenschätzungen.

Die wieder auftauchenden Kriegsbefürchtungen haben auch die Bahnwerthe empfindlich getroffen. So notiren Nordbahn 2437, Carl Ludwig 263, Nordwest 170,50, Elbethal 175, Staatsbahn 303 und Südbahn 133. Diese Notirungen sind um so ungegründeter, als sich die Einnahmen durchschnittlich heben und folgende Dividendenschätzungen kolportirt werden und zwar: Nordbahn 170 fl., Staatsbahn 30 Frcs., Carl Ludwig 14 fl., Nordwestbahn 8 fl. 30 kr., Elbethal 7½ fl., Südbahn 7 Frcs. und Lemberg-Czernowitzer 12 fl. pro Aktie resp. Koupon.

Eisenbahn Rom-Solmona.

Dem offiziellen Bericht über den Bau und Betrieb der Italienischen Eisenbahn entnehmen wir folgende Daten in Betreff der Linie Rom-Solmona.

Die Ausschreibung der Arbeiten für den ersten Abschnitt Rom-Montecelio (24,27 km) ist erfolgt, der Kostenanschlag beträgt 2 400 000 ℳ. Für die zweite Sektion von Montecelio nach Tivoli, 12,77 km lang, wurde der Zuschlag mit einem Abgebot von 26,86 pCt. ertheilt. Es befinden sich auf dieser Strecke 43 Bauwerke und 4 Tunnels, die Arbeiten sind im besten Fortgang. Auf der dritten Sektion Tivoli-Mandela (16,87 km) wurde gegen Ende 1883 mit der Legung des Oberbaues begonnen, welcher jetzt fertig ist. Die folgende Abtheilung Mandela-Colli ist im Bau, welcher vertragsmässig im Januar 1887 beendet sein soll; sie umfasst ausser 75 kleineren Bauwerken, verschiedene grössere Kunstbauten, nämlich 4 Brücken und 12 Viadukte mit einer Gesammtlichtweite von 907 m. Als bedeutendste sind zu nennen der Viadukt von Pontenuovo mit 16 Oeffnungen à 10 m mit drei Bogenstellungen übereinander und einer Maximalhöhe von 45 m, ferner der von Scarpa mit 13 Oeffnungen à 10 m und 8 Tunnel.

Gleichfalls Januar 1887 ist der Vollendungstermin für die 5. Abtheilung Colli-Sante Marie (6,742 km), welche den Tunnel von Montebove, 3 870 m lang, enthält. Der Stollenfortschritt daselbst betrug im Jahre 1883 2,11 m pro Tag und im ersten Halbjahr 1884 2,14 m, so dass am Ende 1884 der Stollen auf 2 670 m fertig war. Die Projekte für die weiteren Sektionen sind 1882 bearbeitet, 1883 vergeben und sollen in der zweiten Hälfte 1886 fertig gestellt werden. In der Abtheilung Fario-Carusa befindet sich gleichfalls ein Viadukt mit 13 Oeffnungen von je 10 m Lichtweite.

In der Abtheilung Carrito-Coculla (5,549 km) liegt der projektirte Tunnel von Carrito, 3 527 m lang. Der Durchschlag erfolgte programmmässig am 18. Juni v. J. ohne Höhen- und Seitendifferenz 3 141,7 m vom westlichen Mundloch, von welchem aus mit Maschinen gebohrt wurde. Am 30. Juni fehlte der Vollausbruch noch auf 576 m und das Mauerwerk war auf 1 578 in der Calotte und 1 788 m an den Widerlagern ausgeführt. Die übrigen Arbeiten sind soweit gefördert, dass der Unternehmer die Arbeiten im März 1885 wird übergeben können, mithin 15 Monate vor dem Vollendungstermin. Die verausgabten Beträge bis zum 30. Juni betrugen für diese Sektion 2 026 904 ℳ. Der Abschnitt Cocullo-Bugnara (23,6 km) wurde mit 12,6 pCt. Abgebot vergeben und soll im Januar 1886 fertig sein, er umfasst 61 kleinere Brücken und Durchlässe, 19 grössere, nämlich 2 Brücken, 16 Viadukte, eine Viaduktbrücke über den 5 Fuss Lagittario und 12 Tunnel, von denen die grössten bei Pietra fitta 1 770 m, bei Monteserra 844 m und Del Duca 960 m lang sind. Bis 1883 war ein Fünftel der Erdarbeiten fertig gestellt und 7 Tunnel angefangen. In der ersten Hälfte des vorigen Jahres stockten die

Arbeiten wegen Wassermangel und die Unternehmer mussten besondere Anlagen herstellen, um das Wasser 130 m hoch aus dem Kanal Carfinio zu heben. R. B.

Appeninentunnel der Eisenbahn Parma-Spezia.

Am 2. Juli 1883 ist der erste Theil der Linie Parma-Fornovo, 23,776 km, dem Betriebe übergeben. Die Anschlussstrecke Fornovo-Solignano (13,193 km) wurde im Januar 1884 an den Unternehmer vergeben, es sind 61 Kunstbauten und 3 Tunnel herzustellen, ausserdem zahlreiche Futtermauern und Steinschüttungen zum Schutz gegen das Hochwasser des Taro, in dessen Bett die Linie zum grossen Theil liegt. Im April sind dann die Arbeiten der dritten Sektion Solignano-Ghiare, 8,76 km, vergeben. Von der vierten Strecke Ghiare-Borgotaro (14,2 km) wurde das Projekt festgestellt und noch Studien über einige Varianten fortgesetzt. Das wichtigste Bauwerk der ganzen Linie liegt auf der fünften Sektion Borgotaro-Guinadi (9,4 km), nämlich der Tunnel durch die Appeninen bei Borgallo, 7 784 m lang. Die Arbeiten wurden hier am 1. März 1883 am Abhang von Pontremoli angefangen, im folgenden Monat auch an der Seite von Borgotaro, aber die Arbeit rückte hier wegen der zahlreichen Wasserzuflüsse in den Voreinschnitten des Tunnels nur langsam vor; der Stollenvortrieb sollte zunächst mittelst Handarbeit geschehen, aber der Unternehmer beabsichtigt, mechanische Einrichtungen zu treffen. Am 30. Juni betrug die Stollenlänge bei Pontremoli 522,5 m, auf der anderen Seite 28 m. Der Vollendungstermin ist für August 1887 in Aussicht genommen. Die Arbeiten der übrigen Sektionen sind im Gange, das Terrain zeigt zum Theil Neigung zum Rutschen, besonders die Strecke Caprigliola-Ghiareto, namentlich an dem nach Speria zu belegenen Mundloch des Tunnels von Caprigliola und dem nach Parma zu belegenen Mundloch des Tunnels von S. Stefano; der erstere ist jetzt fertig, beim letzteren fehlen nur noch wenige Meter bis zum Durchschlag. R. B.

(„Giornale del genio civile.“)

Betriebsergebnisse der Schweizerischen Eisenbahnen im Jahre 1883.

Die Schweizerische Eisenbahnstatistik, welche das Schweizerische Post- und Eisenbahndepartement herausgibt, wird vom Jahr 1883 an durch Aufnahme von Zusammenstellungen über Konzessionen, Distanzenverzeichnisse, Bahnbeschreibung u. s. w. bereichert. Ausserdem werden die wichtigsten Betriebsergebnisse vorläufig in reduzirter Form bekannt gemacht, in ähnlicher Weise wie seitens des Reichs-Eisenbahnamts eine kürzere Zusammenstellung der Hauptdaten der Deutschen Eisenbahnstatistik neben letzterer publizirt wird. Die vorliegende erste Ausgabe dieser reduzirten Statistik ist so formulirt, dass eine Vergleichung der darin enthaltenen Angaben mit denjenigen der vollständigen Statistik stattfinden kann.

Wir entnehmen derselben folgende statistischen Notizen:

	Centralbahn				Emmenthalbahn	Gotthardbahn	Jura-Bern-Luzern-Bahn			Nordostbahn		
	Eigenes Netz	Baseler Verbindungsbahn	Aargauische Südbahn	Wohlen-Bremgarten			Bernische Jurabahnen	Bern-Luzern-Bahn	Bödelibahn	Eigenes Netz	Zürich-Zug-Luzern	Bötzbergbahn
Baulänge . . . . km	326,5	3,75	57,5	6,6	41,24	240,44	243,92	83,59	8,45	497,38	60,47	48,09
Betriebslänge . . „	323	5	58	8	46	266	350	—	9	541	67	58
Lokomotiven . Stück	97	—	—	—	6	81	65	—	3	137	10	—
Personenwagen „	220	—	—	—	12	195	172	—	16	462	60	—
Güterwagen . „	1 619	—	—	—	75	714	705	—	9	2 391	149	—
Verkehr:												
Anzahl der beförderten Reisenden	3 095 986	57 466	244 395	23 071	292 189	1 056 043	2 760 919	—	150 019	6 081 382	758 456	405 425
Gepäck- und Güterverkehr . . . . t	1 146 474	195 802	306 491	3 335	105 960	469 711	96 441	—	16 299	1 476 075	199 870	374 320
Tonnenkm pro Bahnkm	205 826	195 802	23 257	3 335	28 155	284 278	121 588	—	9 997	149 185	118 613	337 371
Betriebseinnahmen:												
Aus dem Personenverkehr . . . Frcs.	4 239 929	39 726	200 790	8 981	176 827	4 434 771	3 579 850	—	109 487	5 809 706	1 140 012	766 355
Aus dem Gepäck-, Vieh- u. Güterverkehr Frcs.	6 312 441	212 810	812 192	7 214	224 363	6 015 506	4 111 053	—	33 888	8 307 102	950 378	1 605 966
Verschiedene Einnahmen . . . . Frcs.	1 631 495	188	114 425	6 097	49 184	1 153 259	458 664	331 566	7 618	1 436 688	100 318	8 940
Gesammteinnahmen „	12 183 865	252 724	1 127 407	22 292	450 374	11 603 536	8 149 567	331 566	150 993	15 553 496	2 190 708	2 381 261
pro Bahnkm . . „	37 721	50 545	19 438	2 786	9 790	43 623	23 284	—	16 777	28 750	32 697	41 056
Betriebsausgaben:												
Allg. Verwaltung Frcs.	388 494	—	—	—	27 982	392 074	297 870	—	3 933	44 080	—	—
Bahnunterhaltung und Aufsicht . . Frcs.	1 690 294	—	—	—	98 913	1 111 949	1 119 425	—	30 143	2 240 638	—	—
Expeditions- und Zugdienst . . . Frcs.	2 092 856	—	—	—	64 134	1 124 245	1 202 103	—	31 781	2 837 159	—	—
Fahrdienst . . „	2 038 418	—	—	—	60 384	1 894 373	1 513 632	—	20 684	2 781 564	—	—
Verschiedene . „	733 343	48 061	52 806	7 624	[illegible]8 270	730 442	903 516	—	11 035	1 159 897	114 534	126 742
Gesammtausgaben „	6 084 507	164 386	765 901	37 102	309 683	5 253 083	5 036 546	—	97 576	6 984 854	1 144 868	1 437 531
pro Bahnkm . „	18 837	32 877	13 205	4 638	6 732	19 750	14 390	—	10 842	12 911	17 087	24 785
In Prozenten der Gesammteinnahme . .	49,94	65,05	67,93	166,44	68,76	45,27	61,80	—	64,62	44,91	52,26	60,87
Einnahmeüberschuss:												
Im ganzen . . Frcs.	6 099 358	88 338	361 506	— 14 810	140 691	6 350 453	3 113 021	331 566	53 417	8 568 642	1 045 840	943 730
Pro Bahnkm . . „	18 883	17 668	6 233	— 1 852	3 058	23 873	8 894	—	5 935	15 839	15 610	16 271
In Prozenten des Anlagekapitals	4,72	4,40	2,97	— 1,20	2,89	2,67	4,57	3,26	2,86	5,31	8,71	3,87
Summa aller Einnahmen . . . . Frcs.	8 805 659	88 338	361 506	— 14 810	335 371	6 537 256	3 313 487	332 186	— 843	12 936 108	1 277 915	943 730
Durchschnittlicher Ertrag im ganzen Frcs.	6 438 465	88 338	351 480	— 14 810	101 861	5 100 000	2 402 000	274 343	70 214	6 341 328	960 000	938 026
In Prozenten des Anlagekapitals	4,18	4,40	2,89	— 1,20	2,09	2,14	3,58	2,69	3,45	3,19	8,00	3,84
Aktiendividende pCt.	4,—	—	2,89	— 1,20	1,29	2,50	3,—	2,69	—	—	—	3,84

	Nordostbahn		Seethalbahn	Suisse-Occidentale		Tössthalbahn	Travers-St. Sulpice	Vereinigte Schweizerbahnen				Wädensweil-Einsiedeln
	Effretikon-Hinweil	Sulgen-Gossau		Eigenes Netz	Bulle-Romont			Eigenes Netz	Toggenburgerbahn	Wald-Rüti	Rapperswil-Pfäffikon	
Baulänge . . . . km	22,15	22,67	42,14	576,72	17,08	39,12	9,89	268,78	25,21	6,108	3,51	16,41
Betriebslänge . . „	23	—	43	599	19	40	11	278	25	7	4	17
Lokomotiven . Stück	3	—	4	105	—	5	2	56	3	—	—	3
Personenwagen „	10	—	8	320	—	11	4	187	14	—	—	16
Güterwagen . „	47	—	34	2 045	—	100	8	896	54	—	—	16
Verkehr:												
Anzahl der beförderten Reisenden	170 029	—	43 622	3 678 101	75 081	242 609	40 509	3 522 263	363 512	82 541	46 180	179 148
Gepäck- und Güterverkehr . . . . . t	40 793	—	2 736	914 212	33 192	47 761	3 618	674 203	37 622	16 541	4 596	12 968
Tonnenkm pro Bahnkm	25 986	—	3 201	114 704	31 236	20 153	10 232	91 927	25 686	16 541	4 596	11 203
Betriebseinnahmen:												
Aus dem Personenverkehr . . . Frcs.	68 630	—	31 744	5 562 403	58 866	138 896	14 012	3 144 885	157 606	34 645	16 194	188 140
Aus dem Gepäck-, Vieh- u. Güterverkehr Frcs.	94 365	—	10 006	6 742 488	149 198	143 196	5 909	3 459 409	121 532	31 800	7 126	70 172
Verschiedene Einnahmen . . . . Frcs.	6 173	69 068	—	535 949	4 322	53 046	81	470 590	14 573	82	62	8 012
Gesammteinnahmen „	169 168	69 068	41 750	12 840 840	212 386	335 138	20 002	7 074 884	293 711	66 527	23 382	266 324
pro Bahnkm . . „	7 355	—	3 479	21 443	11 178	8 378	6 667	25 449	11 749	9 504	5 845	15 666
Betriebsausgaben:												
Allg. Verwaltung Frcs.	—	—	4 446	247 529	—	21 892	1 605	275 900	—	—	—	12 912
Bahnunterhaltung und Aufsicht . . . Frcs.	—	—	9 017	2 078 985	—	92 726	4 945	1 503 089	—	—	—	27 516
Expeditions- und Zugdienst . . . Frcs.	—	—	12 292	1 680 633	—	60 881	8 321	1 084 988	—	—	—	26 947
Fahrdienst . . . „	—	—	13 774	2 283 882	—	84 658	4 530	1 230 677	—	—	—	36 328
Verschiedene . „	51 604	1 722	2 330	557 426	24 022	37 389	1 891	320 235	2 263	15 825	5 998	12 613
Gesammtausgaben „	184 966	1 722	41 859	6 687 031	185 446	297 546	21 292	4 091 428	207 548	106 311	33 688	116 316
pro Bahnkm . „	8 042	—	3 488	11 164	9 760	7 439	7 097	14 717	8 302	15 188	8 172	6 842
In Prozenten der Gesammteinnahme . .	109,34	—	100,26	52,08	87,32	88,78	106,45	57,83	70,66	159,80	144,08	43,68
Einnahmeüberschuss:												
Im ganzen . . . Frcs.	— 15 798	67 346	— 109	6 153 809	26 940	37 592	— 1 290	2 983 456	86 163	— 39 784	— 10 306	150 008
pro Bahnkm . . . „	— 687	—	— 9	10 279	1 418	939	— 430	10 732	3 407	— 5 684	— 2 327	8 824
In Prozenten des Anlagekapitals	— 0,43	1,79	— 0,01	2,57	1,07	0,48	— 0,62	3,67	2,16	— 3,04	— 0,69	3,94
Summa aller Einnahmen . . . . Frcs.	— 266262	11 669	— 109	6 400 696	— 423 366	56 383	2 991	3 344 999	111 813	— 77 312	452	192 503
Durchschnittlicher Ertrag im ganzen Frcs.	—	58 975	—	5 624 475	22 335	33 785	1 598	2 482 093	86 500	—	—	63 750
In Prozenten des Anlagekapitals	—	1,57	—	2,34	0,89	0,43	0,78	3,03	2,16	—	—	1,68
Aktiendividende . pCt.	—	—	—	0,35	—	—	—	2,01	2,16	—	—	—

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLVIII.

Die Stadt Brooklyn wird nun auch bald ihre Hochbahn besitzen. Ich theilte bereits früher einmal mit, dass dicht am Ferryboothause, Fuss Fultonstreet, Brooklyn, Hochbahnpfeiler stehen; dieselben ziehen sich, entästeten Pappelbäumen gleich, gegen Nordost durch die Stadt dahin; parallel mit dem Eastriver läuft weiter in der Stadt, doch noch vor dem Terminus der grossen Brücke, Yorkstreet, und am Kreuzungspunkte dieser Strasse mit Washingtonstreet beginnt ein anderer Zweig der Hochbahn. Während jener, welcher bei Fulton-Ferry anfängt, noch einsam und verlassen ist, wird der Yorkstreetzweig fertig gestellt; die Schwellen liegen bereits bis zum Terminus bei Washingtonstreet auf der Konstruktion und vor einigen Tagen dampfte die erste Lokomotive über eine, weiter nach Nordorst zu gelegene und fertige Strecke. Am 1. Mai soll, wie man hofft, dieser Zweig betriebsfähig sein. Von einem Aufnahmegebäude konnte ich bei Washingtonstreet noch nichts entdecken, vorläufig muss man noch auf einer Leiter auf das Gerüst hinaufklettern. Ein Räthsel ist es, wie man von der Brücke direkt auf die Bahn gelangen soll. Eine Verbindung dieser Station mit der grossen Brücke ist, meines Erachtens, nicht möglich, denn das Niveau der letzteren liegt „einige Stockwerke" höher, übrigens ist die Brücke auch noch etwa einen Block entfernt. Im nächsten Sommer werden demnach wahrscheinlich noch keine direkten Züge von Highbridge nach Coney-Island laufen.

Die 2. Avenue Hochbahn wurde, wie bereits gemeldet, für Experimente mit elektrischen Motoren auserkoren; ob das Konsortium die benöthigte Million Dollar fand, weiss ich nicht — vor einigen Wochen fuhr ich die ganze Bahn entlang, konnte aber keine Spur von einem Anfange entdecken, möglich, dass man in neuester Zeit begann.*) Thätiger ist die Daft-Company. Auf der 9. Avenue Hochbahn will diese Gesellschaft mit Elektrizität experimentiren und dortselbst liegen thatsächlich die Schienen für den eisernen Leiter auf dem östlichen Gleise von der 14. bis 50. Strasse auf den Schwellen; sie sind jedoch noch

*) Siehe später.

nicht isolirt und befestigt, sondern nur „vertheilt“. Zwischen Franklinstreet und Desbrossesstreet sah ich mitten auf dem Gleise auf jeder Schwelle eine Schraube, vermuthlich soll die leitende Schiene daran liegen.

In Chicago bestellte die Englische Regierung über 9 Millionen Pfund gesalzenes Rindfleisch in Blechbüchsen, in Pittsburg 30 Kanonenboote à 500 t; die Russische Regierung bestellte ebendort mehrere tausend Tons Panzerplatten — man beginnt an einen Aufschwung der Geschäfte zu glauben; in Centralamerika ist es bereits „losgegangen“ und mein Zigarrenlieferant will sich zur Fabrikation der für jeden modernen Krieg unentbehrlichen Liebesgaben-Zigarren für Freund und Feind (eine Sorte) rüsten. Die „Danewirkos“ sind noch in gutem Andenken. Es kann nicht bezweifelt werden, dass ein recht ruinirender Krieg in der alten Welt den Vereinigten Staaten, wenn sie nicht selbst in ernste Zwistigkeiten verwickelt werden, nur vortheilhaft sein muss, denn in gar nicht langer Zeit wird man alsdann von hier allerhand beziehen, als Getreide, Vieh, Schiesspulver, Gewehre, selbst Stiefel etc. Recht angenehm würde es den Yankees sein, wenn beide Theile ihren ganzen Kriegsbedarf hier kaufen würden. Aehnliche Wünsche las ich schon vor Jahren öfters in hiesigen Blättern.

Vor einigen Tagen ereignete sich auf einem der Staaten-Island Ferryboote ein Unfall, welcher glücklicherweise keine ernsten Folgen hatte: Es flog nämlich der Cylinderdeckel des einzigen Cylinders heraus, darob natürlich grosse Panik unter den Passagieren, meist Damen, weil der Dampf alle Räume erfüllte. Der Machinist hatte soviel Geistesgegenwart, schnell den Dampf abzustellen, ehe er floh, und war so glücklich, schwerer Verbrühung zu entgehen. Das Boot trieb herum, bis ihm ein anderes derselben Linie zu Hülfe kam.

Gestern (am 28. März 1885) wanderte ich quer durch den Centralpark — von grünen, jungen Grashalmen war keine Spur zu entdecken, wohl aber fand ich sämmtliche Reservoirs bedenklich leer. Besonders das untere, an welchem der Aegyptische Obelisk steht, zeigte, man staune, regelrechte Klippen. Es ist demnach der Boden nicht eben gemacht worden, sondern man hat ganze Felspartien darin stehen lassen. Um so weniger Kapazität, um so mehr Verlust durch Sickern haben natürlich die Reservoirs.

Heute früh war wieder ein regelrechter Schneesturm.

Die heutige Ausgabe der „Sun“ bringt einen Bericht über die 2. Avenue Hochbahn-Electric Railroad Co. Die Gründer sind Edison, Field, Batchelor und Johnson. Field (den ich bereits früher als Neffen des bekannten Cyrus W. Field bezeichnete), kenne ich nicht, mit den anderen drei Herren habe ich jedoch viel zu thun gehabt. Ich kann weiter nichts sagen, als dass, wenn die neue elektrische Bahn nicht ernster genommen wird, als die Probestrecke in Menlo-Park, haarsträubende Dinge bevorstehen. Es soll, was gut ist, jeder Waggon seinen Motor erhalten, von Lokomotiven wird ganz abgesehen. Bereits in zwei Tagen wird der erste Waggon von der Pullman Palace Car Company in Chicago erwartet. Vor Juni ist ein Betrieb nicht möglich, weil die Schienen für den Leiter erst Anfang Mai geliefert werden können. Es sind „70 pound rails“, d. h. Schienen, welche 70 Pfund pro Yard wiegen. Dieselbe Schiene liegt auf der 9. Avenue Hochbahn vertheilt und hat, wie ich zu bemerken glaubte, dasselbe Gewicht, wie die Fahrschienen der Hochbahnen überhaupt. Bedeutend ist der Unterschied auf keinen Fall.

Ich bin weit entfernt, den elektrischen Eisenbahnen eine Zukunft abzusprechen: Bedauern könnte ich nur einen Fehlschlag. Es ging ja ähnlich mit dem 1. Distrikte in Newyork, erst wurde alles im grossartigsten Stile begonnen, keine Kosten wurden gescheut, das Geld wurde zum Fenster hinausgeworfen. Als die Leitungen gelegt werden sollten, begann man zu knausern, wegen der miserablen Isolation erklärte ich die ganze Sache nur für ein grossartiges Experiment. Als man mir dann zumuthete, gelegte Strecken passiren zu lassen, Strecken, welche elend isolirt waren, protestirte ich und wurde schleunigst wieder in Menlo-Park beschäftigt. Da in den ersten Monaten trotz ungeheurer Isolationsmängel die Lichtstärke, wie allbekannt, im ganzen Distrikte eine gleiche war, ist der Beweis geliefert, dass mir die Vertheilung gelang. Nun riss man aber ganze Strecken heraus, oder trennte sie ab, verlegte die Hauptleiter (Feeder) etc., so dass einestheils die Lampen sprangen, anderntheils das Licht mangelhaft war. Dass das Netz in ca. 2 Jahren umgelegt werden müsse, hatte ich vorausgesagt, ehe die erste Röhre verlegt wurde — das ist buchstäblich eingetroffen, alle meine früheren Kollegen können es bezeugen. Mit der dürftigen technischen Ausführung wollte ich nichts zu thun haben — Andere übernahmen leichten Herzens die Verantwortung.

Durch solche Dinge wird jedoch die Elektrizität in den Augen des Publikums diskreditirt. Ein jeder neue finanzielle Misserfolg kann nur dazu dienen, die Einführung der elektrischen Eisenbahnen für den kleinen Verkehr zu verzögern.

Ein neues Eisenbahnsystem für Stadtbahnen.

Die Aufgabe, einen möglichst schnellen Verkehr herzustellen, tritt in allen grösseren Städten Amerikas dringend hervor und doch sind versenkte oder unterirdische Bahnen bisher nicht zur Anwendung gekommen. In dem hügligen San Francisco ist bekanntlich die Drahtseilbahn und in dem mehr ebenen Chicago ein etwas abgeändertes System zur Anwendung gekommen, die Pferdebahnen haben in vielen Städten bereits die praktische Grenze erreicht, sie sind für kurze Strecke sehr geeignet, aber werden schon bei Strecken von ca. 2 km unzweckmässig. In Newyork ersetzen die Hochbahnen, deren Wagen und Maschinen leicht konstruirt sind, das Verkehrsmittel für grössere Entfernungen. Sie haben in dem letzten Jahre ungefähr 100 Millionen Personen befördert, während gleichzeitig die Pferdebahnen von 94 Millionen benutzt worden sind. Die Durchschnittskosten der Newyorker Hochbahnen werden pro Kilometer auf 880 000 ℳ angegeben. Sie nehmen den Pferdebahnen die für diese unvortheilhaften weitfahrenden Passagiere ab und haben denselben mehr genutzt als geschadet. Die Hochbahnen eignen sich nur für breite grade Strassen und nicht für den Verkehr in den engen winkligen Strassen der City. Ein neues interessantes Hochbahnsystem ist vom Kapitän J. V. Meigs erfunden und vom Staate Massachusetts angenommen. Der Grundgedanke der neuen Konstruktion ist der, den Druck der Last auf die Mittellinie des Weges zu konzentriren, so dass ein Gleis entsteht, bei welchem die eine Schiene über der andern liegt, statt wie sonst üblich nebeneinander. Das Gleise besteht daher aus einem Gitterträger von 1,2 m Höhe, der von eisernen Säulen in 13,2 m Entfernung getragen wird. Die Breite der oberen Gurtung beträgt 387 mm und der unteren Gurtung 562 mm. Die Maschinengestelle sind von Schmiedeeisen gebaut und tragen sechs Räder von 1 m Durchmesser und 120 mm Flanschbreite, die unabhängig von einander umlaufen. Sie haben hohle Achsen, die als Oelgefässe dienen und eine reichliche Schmierung bewirken. Vier der Räder übertragen das Gewicht des Wagens auf die untere Trägergurtung, sie haben V förmige vertiefte Spurkränze, welche auf Winkeleisen laufen, die auf der oberen Seite des Untergurtes angebracht sind und ihre Achsen sind 45° gegen die Horizontale geneigt, die andern beiden, welche als Stütze gegen Seitenschwankungen dienen, haben lothrecht stehende Achsen und laufen auf Schienen, die an der oberen Gurtung befestigt sind. Die Flanschen laufen unter dem Obergurt, so dass eine Entgleisung durch etwaiges Abheben des Fahrzeuges vom Untergurt behindert wird. Die Wagen sind auf eisernen Rahmen gebaut und enthalten 52 Sitzplätze, die als unabhängige Klappsitze gleich denen der Theater gebaut sind. An den Langseiten befinden sich zahlreiche Thüren, aber keine Endplattformen. Die Maschine ist leicht gebaut, mit gewöhnlichem Lokomotivkessel und mit vertikalen Treibachsen, deren Räder, wie erwähnt, unter der oberen Gurtung laufen. Die Adhäsion ist gänzlich unabhängig vom Gewicht der Maschine, da dieselbe durch den Druck hydraulischer Presscylinder hervorgebracht wird. Hydraulischer Druck dient dem an der Vorderseite der Maschine befindlichen Führer mittelst verschiedener Hähne zur Bewegung des Dampfventils, der Umsteuerung, der Adhäsionspressen, der mechanischen Bremsen und der automatischen Wagenkupplung. Signale sorgen für den erforderlichen Verkehr zwischen dem Maschinenführer, Heizer und Schaffner. Fast jede Kleinigkeit des neuen Systems enthält besonders geistreich konstruirte Details und man sieht dem Bau mit grosser Spannung entgegen. Die Lokomotive wird in Philadelphia gebaut und eine Versuchslinie von 800 m Länge wird dort behufs sorgfältigster Prüfung der Maschine und des Systems erbaut. Wie oben erwähnt, ist die gesetzliche Konzession bereits ertheilt und die Erbauung mehrerer Kilometer zwischen Boston und den Vorstädten soll folgen und die Linie, wenn sich das System bewährt, den Verkehrsansprüchen angemessen ausgedehnt werden. („Engineering“ 10. April.) R. B.

Amerikanische Korrespondenz.

Holzverkehr.

Einen sehr bedeutenden Faktor des Bahnverkehrs in Nordamerika bilden die Holzerträge der Waldungen, besonders aus der Weissfichte (white pine) des nordwestlichen Gebiets, also in den Staaten Wisconsin, Michigan, Minnesota. Dies mag aus der Thatsache entnommen werden, dass die Produktion an Bauholz und Schindeln im Jahre 1884 ein Gewicht von 12½ Millionen Tonnen betrug, welches gleichkommt ungefähr $^3/_5$ der Anthracit- und Kohlenproduktion des Landes und ⅓ der Gesammttransporte des östlichen Durchgangsverkehrs der Trunkbahnen. Das meiste davon wird per Bahn transportirt und auf weite Entfernungen.

Einen bedeutenden Theil der Produktion konsumiren die Städte an den Seen; der jährliche Verbrauch von Chicago allein wird auf 500 Millionen Fuss angegeben. Der Rest geht auf dem Wasserwege, theils mittels der grossen Seen und Kanäle nach östlichen Plätzen bis Newyork, theils auf dem Mississippi nach

den an demselben gelegenen Sägemühlen und von da per Bahn weiter.

Der „Northwestern Lumberman" gibt auf Grund mühevoller Ermittelungen die Gesammt-Holzproduktion jenes Gebiets für die letzten 12 Jahren wie folgt an (in Tausenden von Fuss):

Jahr		Jahr	
1873	3 993 780	1879	4 806 943
1874	3 751 306	1880	5 651 295
1875	3 968 553	1881	6 768 857
1876	3 879 046	1882	7 552 151
1877	3 505 333	1883	7 624 790
1878	3 629 473	1884	7 935 033

Es ergibt sich hieraus, dass in den letzten 3 Jahren die Produktion nur in geringem Masse zugenommen hat. Muthmasslich hat aber die Konsumtion im vergangenen Jahre bedeutend abgenommen und die Preise waren während desselben ungünstiger, als längere Zeit vorher. Am Jahresschluss betrugen die Vorräthe auf den Mühlen 3⅓ Millionen Tausende Fuss, d. h. 43⅓ pCt. der Jahresproduktion. Die Mühlen an der St. Paul und Omaha Bahn hatten sogar noch 71 pCt., die an der Wisconsin Centralbahn 68 pCt. und die im Duluth-Holzdistrikt 63 pCt. ihres Jahreserzeugnisses auf Lager.

Beleuchtung durch komprimirtes Gas.

Auf der Central-Union-Bahnstation in Cincinnati wurde am 3. März cr. Abends zwischen 6 und 8 Uhr von Mr. J. M. Foster dessen neu erfundenes Weissglüh-Gaslicht in Anwendung bei Erleuchtung von Personenwagen ausgestellt. Es war angebracht in einem gewöhnlichen Wagen und die Probe ergab über jeden Zweifel hinaus den Werth der Erfindung. Drei Weissglüh-Lichte in den üblichen Abständen genügten, den ganzen Raum des Wagens zu erhellen. Das Licht ist sehr gleichmässig, man kann dabei eben so leicht lesen, wie bei Tageslicht und es hat keine der bedenklichen Eigenschaften der starken elektrischen Lampen. Es ist bereits mit bestem Erfolge in den Mann'schen Boudoirwagen angewendet und die Verwendung in den gewöhnlichen Personenwagen wird sich unzweifelhaft als höchst vortheilhaft erweisen.

Das Foster-Licht wird aus Petroleum auf einer Endstation hergestellt und in Vorrathsbassins geleitet, bis ein Druck von 50 Atmosphären erreicht ist. (Die Vertheilung an die einzelnen Wagen geschieht dann in gleicher Weise, wie beim Pintsch'schen System. Anm. d. Ref.)

Die Brenner sind eine neue Erfindung und begünstigen die vollständige Verbrennung des Gases. Das Licht ist so beständig, wie ein elektrischer Weissglüher, nur noch intensiver; es wird in den Wagen auf eine Dauer von 50 Stunden vorräthig gehalten.

Strike auf der Missouri Pacificbahn.

Der in dieser Zeitung bereits erwähnte grosse Strike des gesammten Werkstattspersonals der vorgedachten Bahn und ihrer Schutzlinien ist durch die Intervention der Staatsbehörden von Texas und Kansas, besonders deren Eisenbahnkommissariate, dadurch beseitigt worden, dass die Bahnen die Fortzahlung der bis Ende September v. Js. gebräuchlich gewesenen Lohnsätze und die anderthalbfache Anrechnung der Stunden über die gewöhnliche Arbeitszeit hinaus, zugestanden, also mehr als die Strikenden erstrebt hatten. Auch verpflichteten sich die Vertreter der Bahnen, künftig etwaige Lohnherabsetzungen stets erst nach 30 Tage vorher erfolgter Ankündigung einzuführen.

Infolge dieser Festsetzungen ist der Güterverkehr auf allen von der Störung beeinflusst gewesenen Linien wieder aufgenommen.

Zustand der Güterwagen.

Bei Eröffnung der letzten regelmässigen Monatsversammlung des Klubs der Wagen-Baumeister konstatirte deren Präsident es als notorisch, dass der durchschnittliche Zustand der von Bahn zu Bahn übergehenden Güterwagen sich immer mehr verschlimmere. Andere Redner hoben hauptsächlich die traurige Beschaffenheit der jetzt unter vielen Wagen laufenden Räder hervor und hielten vollständige Zurückweisung solcher Wagen für nöthig. Die Schwierigkeiten entständen zum Theil dadurch, dass die Wagen nicht zur Zeit des schwachen Verkehrs zur Reparatur kämen, in der Zeit stärkeren Verkehrs aber nicht entbehrt werden könnten.

Die von einer Seite geforderte genauere Revision beim Uebergang wurde von anderer Seite als zu schwierig und mit zu grossem Aufenthalt und unnützen Kosten verbunden dargestellt.

Der Präsident schliesst diese Besprechung mit der Bemerkung, dass wenn die bestehenden Vereinbarungen über die beim Uebergang erforderliche Beschaffenheit strikt zur Ausführung kämen, kaum zehn Prozent der Wagen durchgelassen werden könnten.

Es sei nicht eher zu erwarten, dass die Bahnen eine rechtzeitige und dann billige Reparatur der Wagen einführten, als bis sie bei sehr starkem Verkehr durch den zu grossen Bestand absolut unbrauchbarer Wagen in grosse Verlegenheit kämen.

Fahrtunterbrechung der Einwanderer.

Die Union Pacificbahn gestattet, laut neuerlicher Bekanntmachung, dass die über ihre Route nach dem Oregon- und Washington-Gebiet reisenden Einwanderer an jeder beliebigen Station westlich von Shoshone (Idaho) ihre Fahrt auf ein Durchgangsbillet ein oder mehrere Male unterbrechen dürfen, doch muss die 10tägige Gesammt-Gültigkeitsdauer innegehalten werden.

Gesetzgebung.

Für den Staat Nebraska ist im März cr. ein Eisenbahngesetz erlassen, nach welchem u. a. Maximal-Einheitssätze für Beförderung von Personen und deren Gepäck, bis zum Gewicht von 150 Pfund bestimmt werden.

Klasse A. Bei Bahnen, welche mindestens 4 000 D. pro Mile jährlich einnehmen, 3 Cts. pro Mile (7,7 ₰ pro Kilometer).

Klasse B. Bei Bahnen mit geringerer Einnahme 3½ Cts. pro Mile (9 ₰ pro Kilometer).

Bahnen westlich vom 101. Meridian dürfen bis zu 4 Cts. pro Mile (10,26 ₰ pro Kilometer) erheben.

Für Kinder unter 10 Jahren darf nicht mehr als die Hälfte der gewöhnlichen Preise gefordert werden.

Die Uebertretung der Bestimmungen des Gesetzes wird mit einer Strafe von 200—1 000 D. belegt. Der Strafbetrag fliesst zu dem Schulfonds des strafenden Bezirks.

Die Bahnen sind haftpflichtig für alle Beschädigung von Personen.

Durch ein zweites Gesetz wird die Einführung eines Eisenbahnkommissariats nach dem Muster der schon für andere Nordamerikanischen Staaten bestehenden Behörden angeordnet.

Auch im Staate Oregon hat die Legislatur in ihrer letzten Session ein Eisenbahngesetz angenommen, nach welchem in ähnlicher Weise, wie in anderen Staaten, die Begünstigung Einzelner bei Strafe verboten und die Auslegung eines für jedermann zugänglichen ausführlichen Tarifs auf jeder Station angeordnet wird.

Im Staate Kansas, in welchem die Frage über die Festsetzung von Maximal-Einheits-Transportsätzen und die Erweiterung der Rechte des Staats-Eisenbahnkommissariats zur Diskussion stand, haben sich die beiden Häuser des Parlaments über ein entsprechendes Gesetz nicht zu einigen vermocht.

Entschädigungsfall.

Der am 7. Februar cr. auf der Pennsylvania Bahn zu Newbrunswick stattgehabte Zusammenstoss zwischen einem Güter- und gemischten Güterzuge, bei welchem verschiedene mit Petroleum gefüllte Bassinwagen zertrümmert und Objekte im Werthe von etwa 4 Millionen Mark durch Feuer zerstört wurden, scheint zu ausgedehnten Prozessen Anlass zu geben, wenn nicht die Eisenbahngesellschaft sich noch zu einem Vergleiche herbeilässt. Die Versicherungsgesellschaften, welche zunächst verantwortlich sind, werden den Eigenthümern die Schäden ersetzen, sie wollen aber an die Bahn Regress nehmen, da dieselbe, gegen das im Staate Newjersey bestehende Verbot, wonach Petroleum in gleichzeitig mit anderen Gütern beschwerten — gemischten — Zügen nicht befördert werden darf, gehandelt habe. Die Bahn soll dagegen einen Revers der Standard-Oil-Company in Händen haben, wonach letztere für alle Nachtheile, die durch diese verbotene Transportweise entstehen, aufzukommen hat. H.

(„Railr. Gaz.")

Der Handelsverkehr von Chicago.

Die aussergewöhnlich schnelle und umfangreiche Entwickelung der Staaten des äussersten Westens der Nordamerikanischen Union hatte vor einigen Jahren Grund zu der Erwartung gegeben, dass westlich der Stadt Chicago zu deren Ungunsten ein oder mehrere neue Verkehrscentren entstehen würden, in ähnlicher Weise, wie 35 Jahre vorher Chicago und noch früher St. Louis anwuchsen und den Abfluss des Verkehrs nach Cincinnati und anderen weiter östlich gelegenen Plätzen unterbrachen. Wenn auch der Kampf um die Heranziehung der Produkte der neu erschlossenen Gebiete zwischen den einzelnen Plätzen noch keineswegs beendet ist und die weit westlich von Chicago belegenen Städte: St. Paul — nebst dem ihm gegenüber gelegenen Minneapolis —, Omaha und Kansas City einen sehr bedeutenden Theil jener Erträgnisse in ihrem Wege zum Osten aufhalten, so ist doch bis jetzt immer noch Chicago der Hauptvermittelungspunkt für diesen Verkehr geblieben und die Zunahme der Erzeugung von Mais in Kansas und Nebraska, von Weizen in Dakota und von Vieh in allen Gebieten westlich dieser Staaten fördert voraussichtlich auch fernerhin in erheblichem Masse die Einfuhr von Mais, Weizen, Mehl, Schweinen und Rindvieh nach Chicago, zumal diese Stadt durch ihre günstige Lage am südwestlichen Ufer des Michigan-Sees

durch die 14 dort einmündenden, ausserhalb sich gleich nach allen Richtungen hin weit verzweigenden Eisenbahnlinien ausserordentlich grosse Vorzüge vor anderen mit ihr wetteifernden Punkten bietet

Ueber den so bedeutenden Umfang des Verkehrs von Chicago und dessen Entwickelung in den letzten 12 Jahren gibt die folgende der „Railroad Gazette“ entnommene Zusammenstellung des dortigen Eingangs bezüglich der hauptsächlichsten Produkte des Westens näheren Aufschluss:

Jahr	Weizen u. Mehl Bushels*)	Mais Bushels*)	Summa Getreide u. Mehl Bushels*)	Schweine Stückzahl	Rindvieh Stückzahl
1873	37 459 754	38 157 232	98 935 413	4 337 750	761 428
1874	41 764 677	35 799 638	95 611 713	4 258 379	843 966
1875	36 012 843	28 341 150	81 087 302	3 912 110	920 843
1876	29 872 444	48 668 640	97 735 482	4 109 006	1 096 745
1877	26 274 654	47 915 728	94 416 399	4 025 970	1 033 151
1878	43 351 106	63 651 518	134 086 595	6 399 654	1 083 068
1879	49 270 920	64 339 321	137 704 571	6 448 330	1 215 732
1880	38 009 858	97 272 844	165 855 370	7 059 353	1 382 477
1881	36 493 565	78 393 315	146 807 329	6 474 844	1 547 498
1882	41 818 200	49 061 755	126 155 483	5 817 504	1 607 495
1883	39 693 972	74 412 319	164 924 732	5 640 625	1 909 167
1884	48 936 374	59 606 449	160 069 146	5 351 967	1 817 697

Diese gleichzeitig die allgemeinen Amerikanischen Verkehrsverhältnisse wiederspiegelnden Zahlen umfassen eine Periode von dem Höhepunkte eines rapiden Eisenbahnbaues und allgemeiner Prosperität ab bis hernieder zu einer Zeit grossen und überallhin verbreiteten Niedergangs, welche ihren tiefsten Standpunkt um die Mitte des Jahres 1877 erreichte; dann wieder anfangs langsam, später aber sprungweise aufwärts führte zu einer Periode grösster Aktivität bis zur ersten Hälfte des Jahres 1881, von wo ab der Lauf wieder abwärts geht.

Man sieht, dass der bis 1873 beständig steigend gewesene Getreideeingang von 1873—77 fast stationär war und während dieser 5 Jahre auch die Schweineeinfuhr nicht zunahm. Nur eine Zunahme der Rindvieheinfuhr fand statt, so dass 1874 ein Drittel mehr einging als 1873, nachdem dieselbe schon von 1869 bis 1873 um 89 pCt. gestiegen war.

Der grossen Vermehrung der Eisenbahnen bis 1873 folgte also nicht eine entsprechende, zu ihrer genügenden Beschäftigung erforderliche allgemeine Verkehrszunahme.

Nach 1877 kamen 3 Jahre eines enormen Anwachsens, als wenn die während der vorherigen 5 Jahre schlummernde Energie plötzlich mit erneuter Kraft sich entfalten wollte. Von 1877—80 betrug die Zunahme beim Weizen 45 pCt., beim Mais 103 pCt., bei Getreide etc. im ganzen 75 pCt., bei Schweinen 75 pCt., bei Rindvieh 43 pCt. Mehr als die Hälfte dieser Zunahme brachte das einzige Jahr 1877/78, in welchem durch die brillante Ernte des Jahres 1877, vereint mit hohen Preisen, der Westen wieder zu grosser Blüthe gelangte.

Auch im laufenden Jahre gibt die gute Ernte des Jahres 1884 wieder Grund zu der Hoffnung einer Besserung. Thatsächlich sind auch die Bahnverladungen ab Chicago ostwärts in einzelnen Wochen dieses Jahres ganz erheblich höher gewesen, als in den Vorjahren, denn sie betrugen in der Woche vom

1885	t	1885	t
11/1.—17/1. . . .	67 000	15/2.—21/2. . . .	40 000**)
18/1.—24/1. . . .	50 000	22/2.—28/2. . . .	53 000
25/1.—31/1. . . .	76 000	29/2.—7/3. . . .	61 000
1/2.—7/2. . . .	81 000	8/3.—14/3. . . .	67 000
8/2.—14/2. . . .	46 000**)	15/3.—21/3. . . .	76 000

Diese Zahlen sind in früheren Jahren nur in seltenen Fällen erreicht oder übertroffen und sie ergeben gegen das Vorjahr mehrfach eine Vermehrung um 80—100 pCt.

An diesem westwärts Verkehr sind acht Bahnen betheiligt, deren eine (Fort Wayne Eisenbahn) 20 pCt. besorgt, während die übrigen 17, 14, 10—12, 7 bis herunter zu 0,2 pCt. davon erhalten.

H.

Haftpflicht.

v. O. **Bei durchgehenden Eisenbahnzügen, welche die Bahnstrecken mehrerer Eisenbahn-Unternehmungen durcheilen, ist, wenn zwischen den betheiligten Bahnverwaltungen keine abweichenden Vereinbarungen vorliegen, für einen eingetretenen Bahnunfall diejenige Bahnverwaltung haftbar, auf deren Strecke der Unfall sich ereignet hat, obgleich der Zug selbst, sowohl die Transportmittel als auch das Zugpersonal, einer anderen Bahnunternehmung gehört.** — Der bei der Berlin-Anhaltischen Eisenbahn beschäftigte Eisenbahnschaffner K. befand sich am 24 Juni 1881 auf einem durchgehenden Zuge dieser Eisenbahn und verunglückte auf der Station Radebeul, welche auf der, der Königlich Sächsischen Staatsbahn gehörigen Strecke zwischen Leipzig und Dresden liegt. Der schwer verletzte K. wurde durch den Unfall arbeitsunfähig und musste aus seinem Dienst scheiden. K. erhob demzufolge Schadenersatzansprüche aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes von 1870 gegen die Berlin-Anhaltische Eisenbahngesellschaft, welche jedoch jeden Schadenersatz aus dem Grunde ablehnte, weil der Unfall nicht auf ihrer eigenen Strecke, sondern auf der der Königlich Sächsischen Staatsbahn sich ereignet hatte. Mit diesem Einwande der mangelnden Passivlegitimation drang die beklagte Gesellschaft beim Kammergericht durch und die von K. eingelegte Revision wurde vom Reichsgericht zurückgewiesen, indem es in seinen Gründen ausführte: „Handelt es sich um den Betrieb bei einem durchgehenden Zuge, so fragt es sich, für wessen Rechnung derselbe stattfindet Es ist nun allerdings denkbar, dass alle Verwaltungen, über deren Bahnstrecken die durchgehenden Züge laufen, sich gegenseitig den Betrieb auf ihren Strecken verstattet haben, und also jede von ihnen ihr Transportgewerbe auf der Gesammtstrecke ausübt, jede von ihnen also auch auf der Gesammtstrecke als Betriebsunternehmerin erscheint. Ein solches Verhältniss lässt sich jedoch nicht als selbstverständlich ansehen, setzt vielmehr eine besondere Verständigung der betheiligten Bahnverwaltungen voraus, wodurch sie sich gegenseitig ihre Bahnstrecken zur Ausübung des Transportgewerbes vorbehalten. Wo derartige Verträge und Abmachungen aber nicht vorliegen, wird anzunehmen sein, dass, wie überhaupt jede Bahnverwaltung nur auf ihrer eigenen Strecke für ihr Transportgewerbe den Betrieb übt, sie dies auch dann thut, wenn sie die Weiterbeförderung von Personen und Gütern von der Nachbarbahn übernimmt, ohne dass ein Wechsel der Transportmittel oder des Zugpersonals stattfindet, wie in der Regel bei durchgehenden Zügen. Wenn hier auch bei der gegenseitigen Abrechnung die Verwendung der fremden Transportmittel und Beamten in Betracht kommen wird, so erfolgt der Betrieb doch auf jeder Strecke für Rechnung und Gefahr der Inhaberin dieser Strecke und sie erscheint daher auf dieser als Betriebsunternehmerin.“ (Erk. des III. Civilsenats des Reichsgerichts vom 6. Februar 1885; Rep. 288/84.)

*) durchschnittlich zum Gewicht von 29 kg zu rechnen.
**) Schneestörungen.

Vortrag und Diskussion über Signalfarben, Interkommunikations-Signale und Weichenanlagen.

Ueber diese 3 Themata hielt Telegraphen-Ingenieur Josef Krämer, Dozent für Elektrotechnik im Eisenbahnklub, einen höchst interessanten Vortrag, bei welchem sich eine animirte Diskussion entsponnen hatte.

I. Thema: Die Eliminirung der sogenannten weissen Farben bei den Eisenbahn-Nothsignalen. Der Vortragende knüpft die Einleitung der Diskussion an die bekannte Broschüre des Herrn Baurath Kniker in Metz („Vergleichende Studien über Eisenbahn-Signalwesen“), erläutert die Verwendung der Signalfarben: weiss, roth und grün vom physikalischen und physiologischen Standpunkte. Er stimmt Kniker bei, dass weiss aus dem Signalkodex eliminirt werden muss, so lange „roth und grün“ gleichzeitig und nebeneinander verwendet werden, hauptsächlich aber deswegen, weil „roth und grün“ sich zu einander komplementär verhalten, daher eventuell „weiss“, immer aber, wenn sonst die Bedingungen erfüllt und wenn sie nicht genügend weit von einander entfernt sind, „matt gelb“ zeigen. Krämer meint, wenn schon am Signalwesen reformirt werden soll — und das scheint ihm, wenn auch nicht absolut nöthig, so doch wünschenswerth — so sollte man gründlich reformiren und auf die komplementäre Eigenschaft von „roth und grün“ Rücksicht nehmen.

II. Thema: Die Interkommunikations-Signale. Krämer weist nach, dass die Interkommunikations-Signale in ihrer jetzigen Konstruktion den beabsichtigten Zweck der Verbindung des Reisenden mit dem Zugpersonale nicht erfüllen, und plaidirt, nachdem diese Signalmittel gänzlich zwecklos, den Verkehr nur kompliziren und zudem bedeutende und unnöthige Kosten verursachen, für deren gänzliche Auflassung. Er meint, der beste Schutz für die Reisenden sind Interkommunikations-Wagen mit Mittelgängen, oder noch besser und angenehmer mit Seitenkorridoren, wobei ein so grosses Mass von Schutz und Sicherheit erreicht wird, dass auch den ängstlichsten Gemüthern Beruhigung eingeflösst werden muss.

Oberingenieur Ritter von Löhr tritt dieser Anschauung bei und erzählt interessante Ereignisse von einer Französischen Bahn, wo im Falle der Gefahr das Interkommunikations-Signal beharrlich versagte, die nächsten 10 Tage aber im tollsten Uebereifer, ohne angesprochen zu werden, funktionirte, den Zug anhielt und nicht unwesentliche Zugverspätungen provozirte.

III. Thema: Gestänge und Drahtzüge bei Centralweichen-Anlagen. Der Vortragende entwickelt

vorerst die Vor- und Nachtheile dieser zwei verschiedenen Kraftübertragungsmittel zur Weichenbedienung. Wenn nun Krämer auch die Verwendung von Drahtzügen nicht absolut perhorreszirt, so meint er doch, dass bei solchen Anlagen besondere Vorsichten nöthig sind, und er verlangt die Aufstellung einer „Theorie der Anwendung von Drahtzügen zur Weichenbedienung". Er führt aus, dass die Faktoren zur Aufstellung einer solchen Theorie wohl leicht festzustellen sind, dass aber die Experimente dazu Zeit, Geduld und wohl auch nicht billige Experimente erfordern würden, also Dinge, die dort, wo es sich um die Sicherheit des Verkehrs handelt, nicht in Anschlag gebracht werden dürfen. Krämer plaidirt, dass von interessirter Seite oder von Seite einer Fachkorporation ein Preis für die Aufstellung der von ihm verlangten Theorie ausgeschrieben werde, ein Preis, der allerdings mit nicht geringen Schwierigkeiten zu erringen sein dürfte.

In der darauffolgenden Debatte, an welcher sich hauptsächlich Ingenieur Libisch betheiligte, wird zugestanden, dass die verlangte Theorie thatsächlich fehlt und dass dieselbe zwar wünschenswerth, aber nicht unumgänglich nöthig erscheint, eine Anschauung, der Krämer entschieden entgegentritt.

Die angeregte Preisausschreibung ist ohne Zweifel sehr zu befürworten, obwohl es als sehr fraglich angesehen werden muss, ob es sobald jemandem gelingen wird, diesen Preis zu erringen, eine Ansicht, die Libisch mit Recht vertreten hat. — Der Vorsitzende, Hofrath Obermayer, schloss den Diskussionsabend mit folgenden Dankesworten: „Der Herr Vortragende hat bereits zu wiederholten Malen von dieser Stelle aus eine Reihe von Vorträgen, die von grosser Fachkenntniss zeugen, gehalten, und es erfüllte uns alle mit grosser Befriedigung, dass er sich heute ein rücksichtlich der Sicherheit im Eisenbahnbetriebe sehr aktuelles Thema erwählt hat. Er hat dasselbe in sehr eingehender Weise behandelt, gleichzeitig aber auch Anregung dazu gegeben, dass sich an seine Ausführungen eine sehr lehrreiche Diskussion knüpfte, wofür wir ihm zu bestem Danke verpflichtet sind".

Kartenwerke.

Uebersichtskarte der Eisenbahnen Deutschlands, bearbeitet im Reichs-Eisenbahnamt. Preis der Karte mit oder ohne Gebirgsdruck 5 ℳ. Kommissionsverlag der Königlichen Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstrasse 69.

Von dieser vortrefflichen, im Massstabe von 1:1 000 000 ausgeführten Karte ist soeben eine neue Auflage erschienen. Gegen das Vorjahr ist die Karte wieder durch Aufnahme der neueröffneten Linien und Stationen sowie der inzwischen durch Landesgesetze oder durch Konzessionen zum Ausbau genehmigten Eisenbahnprojekte vervollständigt worden. Ausserdem sind diejenigen Eisenbahnen, welche neuerdings in den Besitz bezw. Betrieb des Preussischen Staates übergegangen sind, sowie die zu Bahnen untergeordneter Bedeutung erklärten bisherigen Hauptbahnen bezw. die in Hauptbahnen umgewandelten bisherigen Bahnen untergeordneter Bedeutung in entsprechend veränderter Form zur Darstellung gebracht worden. Ausserdem findet man in der Karte sämmtliche Eisenbahnstationen des Deutschen Reichs und der angrenzenden Bahnen angegeben, desgl. die Entfernungen und stärksten Neigungen zwischen den einzelnen Knotenpunkten der Bahnlinien.

Die Karte empfiehlt sich ebensosehr durch die Zuverlässigkeit der Angaben und ihre Billigkeit als durch die geschmackvolle, saubere Herstellung.

Miszellen.

Auflauffedern für Schiebebühnen.

Die Einführung der versenkten Schiebebühnen hat die Anbringung von Zungen, welche auf den Schienen aufliegen und zum Auffahren der Wagen dienen, erfordert. Man hat dieselben bis jetzt aus einem Stück hergestellt, welches nach vorn in eine Schneide endigt und dieselben am Rückende derartig befestigt, dass die Zunge durch das auffahrende Fahrzeug niedergezogen wird und mit einem Theil ihrer Länge aufliegt. Die Zungen sind, um nicht auf dem Boden zu schleifen, mittelst Spiral- oder Blattfedern aufgehängt, die nach der Entlastung die Zungen wieder anheben.

Diese Anordnung bringt mancherlei Nachtheile mit sich. Die Spiralfedern sind im allgemeinen zu schwach, es fehlt der hinreichende Raum für eine ausreichende Abmessung derselben, sie verlieren einen Theil ihrer Federkraft und infolge dessen schleifen die Zungen auf den Schienen. Ausserdem ist es praktisch schwierig, genau die Höhenunterschiede zwischen Schiene und Zunge herzustellen, welche bei der Konstruktion vorausgesetzt wurden und noch schwieriger diese Höhenunterschiede dauernd trotz der Abnutzung zu erhalten; dies ist aber für die gute Funktionirung durchaus nothwendig, denn wenn die Schienenoberfläche nicht genau regulirt ist, so legt sich nicht die für diesen Zweck bearbeitete Fläche der Zunge stützend auf, sondern entweder nur die Spitze oder nur die Wurzel. Im ersten Falle wird die Zunge verbogen, im zweiten, dem häufigeren Falle, wird die ganze Schiebebühne durch die als Hebel wirkende Zunge aufgekippt, gehoben und fällt nach dem Auffahren jeder Achse wieder zurück und durch diese wiederholten Stösse und übermässige Beanspruchung wird Zunge, Schiebebühne und Gleise benachtheiligt.

Um diese verschiedenen Mängel zu beseitigen, empfielt Hermand die Zunge selbst als Feder zu konstruiren. Es sollen zu diesem Zwecke mittelst eines Winkeleisens einzelne Blattfedern übereinanderliegend direkt an die Schienen seitlich mittelst Winkeleisen befestigt werden, derartig, dass das längste Blatt oben liegt. Die Form und Stärke der Federn ist speziell berechnet und die Konstruktion durch Skizzen erläutert. Ein Versuch mit der neuen Konstruktion dürfte zu empfehlen sein.

Eisenbahntunnel unter dem East-River.

Nach langer Berathung mit Herrn Rutter, dem Präsidenten der Hudson- und Harlem-Eisenbahnen, ist ein Abkommen getroffen, betreffend die Herstellung des Tunnels unter dem East-River bei der Blackwells-Insel und auf der Seite von Long-Island an einem Punkte in Ravenswood dicht oberhalb Hunters Point. Der Long-Island Eisenbahngesellschaft wird die Benutzung der Gleise gestattet werden, welche in die Grosse Centralstation der 42. Strasse in der City von Newyork führen. Man spricht davon, dass der Beginn der Ausführung binnen kurzem stattfinden soll. Die Trace des Tunnels führt ausschliesslich durch Felsen und erreicht das Newyorker Ufer am unteren Ende der 59. Strasse. Der Verkehr über die East River-Brücke hat derartig zugenommen, dass die Einnahmen an Brückengeld im Januar über 200 000 ℳ gegen 156 000 ℳ im Vorjahr betragen haben. Der Nettoüberschuss war beinahe 80 000 ℳ.

Neues Zugsignal in Amerika.

Die bisher übliche Signalleine ist an fast allen Zügen der Pennsylvania-Bahn beseitigt und ein neues patentirtes System eines Luftröhrensignals eingeführt. Jeder Wagen hat einen unter dem Fussboden entlang führenden Gummischlauch und diese Schläuche werden in derselben Weise wie die Leitungen der Westinghouse-Bremse mit einander gekuppelt. Sie werden mit gedrückter Luft von ca. einer Atmosphäre Ueberdruck gefüllt gehalten und stehen mit einem Reservoir unter dem Gepäckwagen in Verbindung, welches von dem Reservoir der Bremsen gespeist wird. Die Gummischlauchleitung ist ausserdem mit einer Pfeife am Lokomotivführerstande verbunden. Der Schaffner kann durch Anziehen einer Schnur im Wagen ein Ventil in der Schlauchleitung öffnen; die Luft strömt dann aus, der Druck auf die Dampfpfeife hört auf und dieselbe ertönt. Ein Pfiff bedeutet eine Trennung des Zuges. Selbstverständlich erfolgt dies Signal auch automatisch, sobald eine Zugtrennung erfolgt. Die neue Anordnung ist bei dem Zugpersonal bisher nicht beliebt, aber obgleich das System sehr theuer ist, wird es von den höheren technischen Beamten überall statt der Signalleine eingeführt. Es hat eben nicht den Uebelstand der letzteren, schlaff zu werden oder zu reissen, ohne dass der Mangel bemerkt wird. Die neue Einrichtung wird demnächst auch bei den Zügen der West-Jersey, Camden und Atlantischen Eisenbahn sowie allen unter der Betriebskontrolle der Pennsylvania-Eisenbahngesellschaft stehenden Linien eingeführt werden. R. B.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Firmenänderung.

Bei der im hiesigen Aktiengesellschafts-Register Bd. II Fol. 31 verzeichneten Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft ist heute vermerkt, dass seit dem 1. April d. J. den Vorstand der Gesellschaft die Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn hieselbst bildet, dass ein jedes Mitglied der letztern zur Vertretung der Gesellschaft und Zeichnung des Namens der gen. Behörde als Vorstandes der Gesellschaft berechtigt ist und dass die Mitglieder derselben zur Zeit die Regierungsräthe Otto von Mühlenfels und Hermann Schultz und der Eisen-

bahn-Bauinspektor Ferdinand Pini, sämmtlich hieselbst, sind.

Braunschweig, den 15. April 1885. (822)
Herzogliches Amtsgericht.
R. Engelbrecht.

II. Betrieb.

Warstein - Lippstadter Eisenbahn. Die bisher nur dem Personenverkehr dienende Haltestelle Westernkotten wird mit Rücksicht auf ihre geringe Frequenz mit dem 1. Juni cr. aufgehoben und werden demnach von dem genannten Zeitpunkte ab Billets nach und von Westernkotten nicht mehr ausgegeben.

Lippstadt, den 13. April 1885. (823)
Die Betriebsdirektion.

III. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Der Haltepunkt Naundorf hat — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt — zur Vermeidung von Verwechselungen mit anderen gleichnamigen Haltestellen die Bezeichnung Naundorf a. d. Elster erhalten.

Berlin, den 16. April 1885. (824)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

IV. Güterverkehr.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrich-Bahn. Am 1. dieses Monats ist der Nachtrag II zu dem vom 1. März 1882 gültigen Hefte 5 (Verkehr mit Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M.) erschienen, welcher neue Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 3 (Roheisen etc.) und No. 4 (Eisenerze etc.) enthält.

Köln, den 10. April 1885. (825)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Saarkohlenverkehr nach der Westschweiz. Am 15. d. Mts. erscheint zum Saarkohlentarife No. 14 vom 1. Oktober 1881 der V. Nachtrag, welcher Frachtsätze ab Lauterburg Hafen sowie um 0,10 Frcs. pro 1000 kg erhöhte Frachtsätze für die Emmenthalbahnstationen Biberist, Gerlafingen und Utzenstorf enthält.

Letztere treten jedoch erst am 1. Juni d. J. in Wirksamkeit.

Der Nachtrag wird unentgeltlich abgegeben.

Köln, den 12. April 1885. (826)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Mit Bezug auf unsere Bekanntmachung vom 25. v. Mts. bringen wir zur Kenntniss, dass, soweit mit Einführung des neuen 4. Heftes des **Südwestdeutschen Verbandstarifs** Frachterhöhungen eingetreten sind, die bisherigen Sätze vom 1. d. Mts. ab noch bis zum 12. Mai d. Js. in Geltung bleiben.

Strassburg, den 11. April 1885.
Kaiserliche General-Direktion (827)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Staatsbahn-Güterverkehr Breslau-Erfurt. Die am 7. v. Mts. von uns bekannt gemachte beschränkende Bestimmung, betreffend die Anwendung der im Tarif bestehenden Transitsätze, bezieht sich nicht mit auf die Station Sosnowice.

Erfurt, den 11. April 1885. (828)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zum Theil II, Heft 1, 2 und 3 des **Ostdeutsch - Oesterreichischen Verbandstarifs** vom 15. April d. J. gelangt an demselben Tage ein gemeinschaftlicher Nachtrag I zur Einführung. Derselbe enthält Abänderungen der Nomenklatur für Holz des Spezialtarifs II (Ausnahmetarif 2 A des Hefts 2), Ermässigungen von Frachtsätzen zufolge Herabsetzung der ausländischen Antheile, sowie Berichtigungen und Ergänzungen und ist von den bekannten Dienststellen kostenfrei zu beziehen.

Breslau, den 10. April 1885. (829)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
für die Deutschen Verbandverwaltungen.

Am 1. Juni d. J. tritt für die Beförderung von Personen und Reisegepäck zwischen **Norddeutschen** und **Oesterreichischen** Stationen über Bodenbach ein neuer Tarif in Kraft, wodurch die bisherigen Billetpreise vorherrschend ermässigt und zum Theil erhöht werden. Nähere Auskunft ertheilt unser Kontrolbüreau, Karolastrasse 1.

Dresden, am 15. April 1885. (830)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
zugleich Namens der mitbetheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. tritt Nachtrag III zum Tarif für den **Böhmischen Braunkohlenverkehr nach Deutschland** via Bodenbach/Mittelgrund in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Schnittfrachtsätze von Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, sowie veränderte und neue Frachtsätze für den Verkehr mit einzelnen Deutschen Stationen.

Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Dienststellen zu beziehen.

Dresden, am 14. April 1885. (831)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag V zum Theil I des Gütertarifs für die **Niederländisch-Deutschen Eisenbahnverbände** in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderung der Zusatzbestimmung zu § 47, 3 des Vereins-Betriebsreglements.
2. Aenderung der Anlage D zu § 48 des Vereins-Betriebsreglements.
3. Aenderung des § 57 und der Zusatzbestimmung zu § 57 des Vereins-Betriebsreglements.
4. Allgemeine Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation.

Durch die geänderten Tarifbestimmungen werden in einzelnen Fällen Frachterhöhungen herbeigeführt.

Exemplare des Nachtrags V können vom 20. Mai d. J. ab von allen betheiligten Stationen zum Preise von 25 ₰ bezogen werden.

Braunschweig, den 13. April 1885. (832)
Königliche Direktion
der Braunschw. Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. April gelangen in dem **Rheinisch - Westfälisch - Sächsischen Güterverkehr** (Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes u. s. w. vom 1. Januar 1885) neue Frachtsätze für Steinkohlen und Kokes nach den Stationen Limbach und Olbernhau der Sächsischen Staatsbahn zur Einführung.

Für Sendungen nach Limbach kommen die um 0,10 ℳ für 100 kg erhöhten Frachtsätze für Golzern und für Sendungen nach Olbernhau die um 0,11 ℳ für 100 Kilogramm erhöhten Frachtsätze für Chemnitz zur Anwendung.

Elberfeld, den 13. April 1885. (833)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. Juni d. J. erhöht sich die im 1. Nachtrage zum Gütertarif **Köln (linksrheinisch)-Braunschweig** vom 1. Juni 1882 Seite 6 aufgeführte Entfernung für Jerxheim - Traben - Trarbach von 405 auf 505 km.

Köln, den 18. April 1885. (834)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Vom 5. Mai d. Js. tritt der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für den direkten **Transport von gebranntem Kalk** von Stationen der Aussig - Teplitzer, Dux - Bodenbacher, Oesterreichisch-Ungarischen Staats- und Oesterreichischen Nordwestbahn nach Stationen der Königlichen Eisenbahndirektionen Erfurt, Berlin, Magdeburg und Bromberg via Bodenbach bezw. Tetschen in Kraft, welcher bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen ist. Derselbe enthält Frachtsätze für neuaufgenommene Berliner Bahnhöfe und die Bestimmung, dass durch denselben unter dem 20. Juni d. Js. die Ausscheidung der Station Teplitz - Waldthor aus dem betreffenden Tarife erfolgt.

Dresden, am 14. April 1885. (835)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für die in **Riesa** per Eisenbahn eingehenden, daselbst verbleibenden oder von dort per Achse abzufahrenden Sendungen **Böhmischer Braunkohlen** wird auf das Jahr 1885 eine Frachtvergünstigung unter der Bedingung gewährt, dass durch Vorlage der auf einen und denselben Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe und Originalaufgaberezepisse, welche noch keinen Rückvergütungsstempel tragen dürfen, bis zum Schlusse des Jahres 1885 der Bezug von mindestens 500 Wagenladungen à 10 000 kg von Stationen der Aussig - Teplitzer Eisenbahn via Bodenbach, Mittelgrund resp. Moldau und Pilsen - Priesener Bahn via Aussig-Bodenbach resp. Mittelgrund, bezw. von mindestens 500 Wagenladungen à 10 000 kg von Stationen der Dux-Bodenbacher und Prag - Duxer Eisenbahn via Bodenbach resp. Moldau und Pilsen - Priesener Bahn via Kosten-Bodenbach nachgewiesen wird.

Die Frachtvergünstigung besteht in der Rückzahlung folgender Nachlässe von den auf Grund der gegenwärtigen direkten Tarife zur Anwendung gekommenen Frachtsätzen:

1. Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Wurzmes	0,70	Mark pro 10 000 kg
Holtschitz-Seestadtl		
Triebschitz		
Brüx		
Dux	3,60	
Ullersdorf	4,00	
Teplitz		
Mariaschein		
Karbitz		
Schönfeld		
Türmitz		
Schwaz - Kuttowitz		
Bilin	3,90	

2. Stationen der Dux-Bodenbacher Eisenbahn:

Obergeorgenthal	0,70	Mark pro 10 000 kg
Oberleutensdorf	1,30	
Bruch	2,10	
Dux-Liptitz	3,60	
Dux-Liptitz W.	4,00	
Kosten		
Teplitz-Waldthor		
Rosenthal-Graupen		

3. Stationen der Prag-Duxer Eisenbahn:

Brüx	0,70	Mark pro 10000 kg
Bilin	3,90	
Dux-Ladowitz	3,60	

4. Stationen der Eisenbahn Pilsen-Priesen (Komotau):

Dobrau	4,00	Mark pro 10 000 kg
Lititz		
Pilsen		
Tremosna		
Kaznau		

Die Zahlung der Frachtvergünstigung erfolgt nach Erfüllung des bedungenen Transportquantums, wenn Vorlage der oben genannten Ausweispapiere bis längstens 31. März 1886 bei der unterzeichneten Königlichen Generaldirektion stattgefunden hat. Eine Rückstellung der bedungenen Originalaufgaberezepisse erfolgt nicht.

Dresden, am 14. April 1885. (836)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Tarifheft No. 8 (Badisch-Pfälzischer Güterverkehr) gelangt am 15. d. Mts. der Nachtrag XIV zur Einführung. Derselbe enthält Ergänzungen und Berichtigungen sowie Frachtsätze für den Verkehr mit der Bodenseeufer-Station Lindau.

Karlsruhe, den 14. April 1885. (837)
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Zum Tarif für den **Reichsbahn-Staatsbahn-Verkehr** vom 1. Januar d. Js. ist ein vom 15. April d. Js. gültiger Nachtrag 2 erschienen, enthaltend ausser einigen Berichtigungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement, Aenderungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 1 (Holz etc.) und Ausnahmetarif 2 (Eisen und Stahl etc), ermässigte Entfernungen für einige Stationen des Bezirks Breslau etc.

Das Nähere ist auf den Stationen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 5. April 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (838)

Am 1. Juni cr. tritt für den Verkehr der **Stationen des Betriebsamts Wiesbaden**, der Linien **Frankfurt a/M.-Hanau** und **Frankfurt a/M.-Homburg** des **Betriebsamts Frankfurt a/M.** mit **Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen** ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegen die bisherigen Sätze des Nassau-Württembergischen resp. Mitteldeutschen Tarifs theilweise Tariferhöhungen enthalten wird.

Unser Tarifbüreau ertheilt auf Verlangen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 11. April 1885. (839)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M.

Mecklenburgische Südbahn. Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. ab ermässigen sich verschiedene Frachtsätze für Gepäck-Uebergewicht im Lokalverkehr der Mecklenburgischen Südbahn, sowie im Verkehr derselben mit der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Berlin, den 16. April 1885. (840)
Centralverwaltung für Sekundärbahnen.
(H. Bachstein.)

Ostpreussische Südbahn. Die Artikel Roggen- und Weizenmehl, Malz und Samenaussiebsel, Spreu und Kleie werden von sogleich in den vom 1./13. Dezember pr. gültigen Getreidetarif von Stationen der Charkow-Nicolajew Bahn nach Königsberg etc. einbezogen. (841)
Die Direktion.

Die im **Galizisch-Norddeutschen** beziehungsweise **Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverbande**, Heft 1 und 3 vom 1. Oktober 1883 und im Galizisch-Norddeutschen Getreideverkehr, Heft 1 vom 20. Mai 1883 für den Verkehr mit Bielitz K. F. N. B enthaltenen und ultimo März cr. aufgehobenen Frachtsätze treten mit dem 1. Mai cr. wieder in Kraft. Zugleich gelangen für den Verkehr zwischen Bielitz und mehreren Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau, sowie der Station Frankenstein des Direktionsbezirks Berlin neue ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Dieselben sind auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 12. April 1885. (842)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 15. d. Mts. ab treten für den Verkehr zwischen **Lindau Bayerische** und **Badische Station** und diesseitigen Stationen der Strecke **Hanau-Frankfurt a/M.** und **Homburg v/d. H.-Frankfurt a/M.** ermässigte Sätze in Kraft.

Das Nähere ist bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 18. April 1885.
Königl. Eisenbahn-Direktion. (843)

Am 15. April cr. tritt der VI. Nachtrag zum **Nassau-Bayerischen Gütertarife** in Kraft. Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze für die zwischen Sachsenhausen (inkl.) und Kastel (exkl.) belegenen diesseitigen Stationen, neue erhöhte Sätze für den Verkehr mit Bayerisch-Lindau und einen Cement-Ausnahmetarif ab Biebrich.

Die Verbandstationen ertheilen nähere Auskunft.

Frankfurt a/M., den 10. April 1885. (844)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M.

Main-Neckar-Hessische Ludwigsbahn-Verkehr. Am 15. d. Mts. treten für sämmtliche Güter des Spezialtarifs III zum Theil ermässigte Frachtsätze in Kraft. Nähere Auskunft ertheilen die Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 14. April 1885. (845)
Direktion der Main-Neckarbahn.

Preussisch-Russischer Verkehr. Die Getreide- etc. Frachtsätze ab Kiew Fluss nach Königsberg etc. werden für seewärts zum Export bestimmte Sendungen von sogleich bis zum Schluss der Dniepr Navigation auf folgende Beträge pro 10 000 kg ermässigt:

Für Weizen und Oelsaaten, exkl. Leinsaat auf 79,65 R. + nach Königsberg 46,94 *M*, Pillau 56,83 *M*, Memel und Elbing 65,69 *M*, für Leinsaat und die übrigen Getreidesorten auf 69,95 R. + nach Königsberg 41,69 *M*, Pillau 50,38 *M*, Memel und Elbing 58,17 *M* (846)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Königliche Eisenbahndirektion Altona. Zu unserem **Lokal-Gütertarif** vom 1. Mai 1882 ist ein vom 1. Mai cr. ab gültiger Nachtrag XVI erschienen, durch welchen es den in Schleswig wohnenden Empfängern unter Vorbehalt jederzeitigen Widerrufs gestattet wird, Eilgüter auf dem Personenbahnhof Schleswig in Empfang zu nehmen, wenn von den Versendern auf den Frachtbriefen ausdrücklich vorgeschrieben wird, dass die Empfangnahme auf dem Personenbahnhof erfolgen soll.

Für solche Sendungen kommen die in den Tariftabellen angegebenen Tarifsätze für den Güterbahnhof Schleswig zur Erhebung. Eine bahnseitige Abfuhr dieser Güter erfolgt nicht, vielmehr haben die Empfänger die Abnahme dieser Güter nach Ankunft des Zuges so schleunig wie möglich in der ihnen geeignet erscheinenden Weise selbst zu bewirken, da Lagerräume am Personenbahnhof nicht zur Verfügung stehen.

Exemplare des Nachtrags können von unserer Betriebskontrole hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 31. März 1885. (847)

Am 1. Mai d. J. tritt zum **Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarife** Theil II Heft 3 ein Nachtrag II in Kraft, welcher abgeänderte Frachtsätze für die diesseitige Station Warnsdorf enthält.

Derselbe ist bei den Verbandsstationen zu erhalten.

Dresden, den 16. April 1885. (848)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Oesterreichischen Umschlagsverkehr mit Mannheim und Ludwigshafen tritt für Rohkupfer- und Zinnsendungen in Ladungen von 10 t mit der Bestimmung per Donau nach Wien und weiter gelegenen Stationen für den Transport Mannheim bezw. Ludwigshafen-Regensburg Donaulände ein Frachtsatz von 1,25 *M* pro 100 kg mit sofortiger Wirksamkeit in Kraft.

Karlsruhe, den 14. April 1885. (849)
Generaldirektion.

Rumänisch-Galizisch-Danziger Verkehr via Granica-Illowo. Nachtrag V. Mit 1. Mai n. St. 1885 gelangt ein Nachtrag V zum Tarife für den obigen Verkehr zur Einführung, welcher neue, zum Theil ermässigte Frachtsätze für Getreide etc. von Rumänischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn nach und über Illowo enthält.

Exemplare sind bei den betheiligten Bahnen zu beziehen.

Wien, am 13. April 1885. (850)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Verausgabung kombinirbarer Rundreise-Billets beginnt in diesem Jahre am 1. Mai und endet am 30. September. Neben der bisherigen Ausgabestelle in Erfurt, Bahnhofsstrasse 8, wird eine zweite Ausgabestelle in Leipzig, Göthestrasse 9, errichtet. Die Ausgabebedingungen sind dahin erweitert, dass auch Billets für solche Touren verabfolgt werden, bei denen das Gebiet des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen an einem Punkte verlassen und an einem anderen Punkte wieder betreten wird, vorausgesetzt, dass die innerhalb des Vereinsgebietes zurückzulegenden Strecken zusammen immer noch mindestens 600 km umfassen.

Zum Anschluss an derartige Billets werden von beiden Ausgabestellen auch Billets zu Touren durch die Schweiz zusammengestellt und ausgegeben.

Am Orte der Ausgabestelle müssen die Billets mindestens 6 Amtsstunden vor Abgang des betr. Zuges bestellt werden, auswärtige Bestellungen so zeitig bei den Ausgabestellen eingehen, dass letztere für die Ausfertigung der Billete 6 Amtsstunden vom Eingang der Bestellung an gerechnet, verbleiben.

Exemplare des diesjährigen Hauptverzeichnisses der Streckenkoupons nebst

einer Uebersichtskarte sind zum Preise von 40 ₰ bei sämmtlichen Billetexpeditionen und den Ausgabestellen zu haben, bei welchen auch im Uebrigen alles Nähere zu erfahren ist.

Erfurt, den 13. April 1885. (851)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

VI. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der Bekanntmachung des Herzoglichen Staatsministeriums vom 22. Juni 1880, die Emission von 165 000 ℳ Prioritätsobligationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft betr., wird die Ausloosung derjenigen der gedachten Obligationen, welche bestimmungsmässig zur Rückzahlung kommen sollen,

am Sonnabend, den 9. Mai d. J., Morgens 11 Uhr

in der Bahnhofsrestauration hieselbst vorgenommen werden.

Braunschweig, 11. April 1885. (852)

Der Verwaltungsrath der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

VII. Generalversammlungen.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der

Dienstag, den 28. April 1885,

um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse No. 9) stattfindenden

XXVI. (ordentlichen) Generalversammlung

einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1884.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1884.
4. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa ruska an die Russische Grenze bei Netreba (Tomaszów).
5. Bericht des Verwaltungsrathes wegen Betheiligung der Gesellschaft an der Kapitalsbeschaffung und Uebernahme des Betriebes von an die Hauptbahn anschliessenden Lokalbahnen und diesbezügliche Anträge.
6. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
7. Wahl des Revisionsausschusses.
8. Statutenänderungen.
9. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen, oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis längstens 20. April 1885

bei der Centralkassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien, oder
bei der Anglo Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der K. K. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien,
bei der Sammlungskassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Lemberg, eventuell
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin,
bei der Anglo Austrian Bank in London oder
bei der Banque Nationale de Roumanie in Bukarest

mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 28 März 1885. (853)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Die Herren Aktionäre werden hiermit zu der am

16. Mai l. J. um 10 Uhr Vormittags in Wien, Stadt, Eschenbachgasse No. 9 (Saal des Oesterr. Ingenieur- und Architekten-Vereines)

stattfindenden

fünfunddreissigsten General-Versammlung

eingeladen.

Tagesordnung:

I. Mittheilung des Jahresberichtes.
II. Beschlussfassung über den Rechnungsabschluss des Jahres 1884.
III. Theilweise Erneuerung des Verwaltungsrathes.
IV. Wahl der Rechnungs-Revisoren.
V. Antrag auf Aufnahme eines Anlehens.

Nach Art. 22 der Statuten können der Generalversammlung nur jene Aktionäre beiwohnen, welche mindestens 40 Aktien besitzen und dieselben spätestens 14 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei einer der nachstehend bezeichneten Kassen hinterlegt haben, und zwar:

in Wien bei der K. K. pr. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Wien bei Herrn S. M. von Rothschild oder
„ Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft am Südbahnhofe (Administrations-Gebäude),
„ Budapest bei der Ungar. Allgem. Kreditbank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ Hamburg bei den Herren L. Behrens & Söhne,
„ Basel bei den Herren von Speyr & Co.,
„ Paris bei der Depot-Kassa der Gesellschaft, Rue Laffitte 17,
„ London bei den Herren N. M. Rothschild & Söhne,
„ Mailand bei der Banca generale,
„ Genf bei den Herren Lombard, Odier & Compagnie,
„ Lyon bei den Herren P. Galline & Comp. und Veuve Morin, Pons & Comp.

Gegen die deponirten Aktien werden Depositenscheine und Legitimationskarten ausgefolgt, welch letztere den Zutritt zur Generalversammlung gewähren.

Abwesende Aktionäre können sich mittelst schriftlicher Vollmacht durch einen anderen Aktionär vertreten lassen, der selbst das Recht der Theilnahme an der Generalversammlung hat. (Art. 23.)

Im Vertretungsfalle ist die auf der Legitimationskarte vorgedruckte Vollmacht auszufüllen, von dem Vollmachtgeber eigenhändig zu unterfertigen und spätestens am 11. Mai l. J. bei der Liquidatur der Gesellschaft in Wien (Südbahnhof) vorzuweisen, wobei bemerkt wird, dass nach Artikel 25 der Statuten kein Aktionär mehr als 10 Stimmen aus eigenem Rechte und mehr als 20 Stimmen aus eigenem Rechte und als Bevollmächtigter anderer stimmberechtigter Aktionäre in sich vereinigen kann.

Da zur Beschlussfassung über den oben sub V angeführten Gegenstand der Tagesordnung nach Art 28 der Statuten die Anwesenheit von mindestens 50 Aktionären erforderlich ist, welche zusammen wenigstens ein Zehntel des Aktienkapitales vertreten, so werden die Herren Aktionäre ersucht, an dieser Generalversammlung entweder persönlich oder durch Bevollmächtigte theilzunehmen.

Wien, den 9. April 1885. (854)

Der Verwaltungsrath.

VIII. Submissionen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Für die Station Kirchheim a. N. wird die Anschaffung einer Bodenwage ohne Gleisunterbrechung zum Wägen von Eisenbahnwagen beabsichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können vom Sekretariat der Kgl. Generaldirektion bezogen werden, welchem auch die versiegelten und mit der Aufschrift „Bodenwage-Lieferung" versehenen Angebote und zwar bis spätestens den 30. April Mittags 12 Uhr einzuhändigen sind.

Stuttgart, den 13. April 1885. (855)

Königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Hofacker.

IX. Verkauf von Altmaterialien.

Die in den verschiedenen diesseitigen Werkstätten abgängig gewordenen Materialien sollen an den Meistbietenden verkauft werden und gelangen hiermit zum öffentlichen Ausgebot. — Die Abgabe von Verzeichnissen der betreffenden Materialien und der Verkaufsbedingungen erfolgt auf portofreie Anfragen diesseits unentgeltlich.

Kaufsanerbieten sind bis

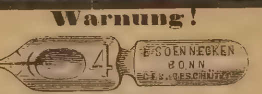
Montag, den 27. April d. J. Vormittags 9 Uhr

portofrei anher einzureichen.

Chemnitz, den 14. April 1885. (856 J C)

Maschinen-Hauptverwaltung der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen.

Warnung!



Da wiederholt Nachahmungen unserer *Rundschrift-Federn und Hefte* in geringer Qualität u. unter trügerischen Anpreisungen feilgeboten werden, so halten wir es für unsere Pflicht, vor deren Ankauf ausdrücklich zu warnen u. darauf aufmerksam zu machen, dass die echten Rundschriftfedern den Namen „F. SOENNECKEN" tragen.

F. Soennecken's Verlag, Bonn, Berlin, Leipzig.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Eingetragene



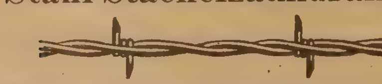
Schutzmarke. Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing)

Selbstthätiger Revisions- Geleise-Apparat.



Camozzi & Schlösser, Frankfurt a. M.

Verlag v. B. F. Voigt in Weimar.

Das

Entwerfen einfacher Bauobjekte

im Gebiete des Eisenbahn-Ingenieurwesens.

Band I.:

Wegbrücken (Wegüberführungen).

Mit 28 Tafeln in Quarto, wovon 25 Tafeln mit ausgeführten Bauwerken.

Herausgegeben von

Richard Ludwig,
Ingenieur.

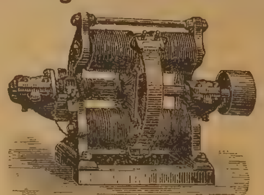
4. 6 Mark.

Vorrätig in allen Buchhandlungen.

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.

Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
Elektr. Kraftübertragung.
Elektrische Eisenbahnen.
Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1300 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 2800 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 18000 Glühlampen bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.

Maschinen-Fabrik Esslingen

in Esslingen (Württemberg).

Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.

Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.
Kühl- u. Eismaschinen nach Ammoniak-Compressions-System Patent Ofenbrück
Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**
Apparate zum Reinigen von Speisewasser Patent Stollwerck
für neue und alte Kessel-Anlagen.
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.
Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.



Dieser Nummer liegt ein Prospect der Fabrik wasserdichter Baumaterialien von Büsscher & Hoffmann, Bahnhof Eberswalde, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 31. Zeitung des Vereins 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 22. April 1885.

Der Prozess zwischen der Gotthardbahn und der Tunnelunternehmung Favre.

Dieser seit vielen Jahren schwebende Prozess ist vor kurzem in Lausanne durch einen schiedsrichterlichen Spruch entschieden worden, welcher für die Unternehmung Favre von schwerwiegenden Folgen werden kann und der sowohl in juristischer, als in technischer Beziehung viel Interessantes bietet.

Wir theilen deshalb nachstehendes Referat über den fraglichen Schiedsspruch mit, welches wir im Auszug der „Schweizer. Bauzeitung" entnehmen.

Hinsichtlich der Vorgeschichte des Prozesses verweisen wir auf die Mittheilung über den im April vorigen Jahres zwischen den beiden Parteien zu Stande gekommenen Vergleichsvertrag, welchen wir im vorigen Jahrgang S. 430 mittheilten. In diesem Vergleichsvertrag wurde die definitive Aburtheilung der noch streitig gebliebenen Punkte einem von den Parteien selbst gewählten Schiedsgerichte übertragen.

Diese streitigen Punkte wurden von den Parteien wie folgt näher erläutert:

I. Konventionalstrafe. Die Gotthardbahn-Gesellschaft verlangte von der Unternehmung die vertraglich festgesetzte Entschädigung für die um ein Jahr verspätete Fertigstellung des Tunnels, nämlich 5 000 Frcs. für jeden Tag des ersten und 10 000 Frcs. für jeden Tag des zweiten Halbjahres, zusammen 2 745 000 Frcs.

II. Für die Druckpartie bei 2 800 m verlangte die Unternehmung eine Entschädigung von 2 201 368 Frcs. In dieser Summe, welche durch Rechnungsvorlage belegt war, figurirten 43 pCt. Generalunkosten. — Die Gotthardbahn-Gesellschaft schätzte die bezüglichen Arbeiten auf 232 358 Frcs., hatte jedoch hierfür bereits Akontozahlungen im Betrage von 356 900 Frcs. geleiset.

III. Allgemeine Entschädigungen. Unter diesem Titel hatte die Unternehmung eine Reihe von Forderungen an die Gesellschaft gestellt, die wie folgt motivirt wurden:

a) Für Versäumnisse, welche aus der verspäteten Fixirung der Typen für die Tunnelausmauerungen, ferner für Verluste, die aus Störungen in dem allgemeinen Fortschreiten der Arbeiten resultirten.

b) Für Schäden, die der Unternehmung durch die feindselige Haltung der Gesellschaft, durch die Versuche von Oberingenieur Hellwag, sie unter Regie zu setzen und durch missbräuchliche Denunziationen der ersteren bei Unglücksfällen entstanden seien.

c) Für Schäden, die der Unternehmung in Folge der Finanzkrisis der Gesellschaft entstanden seien.

d) Für Hindernisse im Lauf der Arbeit durch die Verengung des Transportweges bei den Druckpartien.

e) Für Schäden, die aus der Unzulänglichkeit der Betriebskräfte herrührten, welche geringer gewesen, als was die Gesellschaft versprochen habe.

f) Für den schädlichen Einfluss, den die hohe Temperatur im Innern des Tunnels auf das Fortschreiten und die Preise der Arbeit ausgeübt habe.

g) Für Schäden, welche infolge der ungenügenden geologischen Vorarbeiten und der ungünstigen Wahl des Tunneltracés entstanden seien. Mit Rücksicht auf diesen Punkt wurde speziell auf eine Veröffentlichung des Geologen der Gotthardbahn Dr. Stapf in der „Revue universelle des mines" verwiesen, in welcher gesagt wird, dass bei Wahl eines anderen Tracés weniger Hitze, weniger Wasser und weniger Druckpartien zu befürchten gewesen wären.

Als Entschädigung für sämmtliche Punkte verlangte die Unternehmung im ganzen 20 pCt. der Gesammt-Bausumme des Tunnels, d. i. 20 pCt. von 57 406 613 Frcs. oder 11 481 323 Frcs. und zwar 10 pCt. für die unter a und b, 2 pCt. für die unter c und 8 pCt. für die unter d, e, f und g spezefizirten Schäden.

Das Schiedsgericht trat am 30. März zusammen; die Plaidoyers dauerten ungefähr eine Woche und die Berathungen nahmen eine gleichlange Zeit in Anspruch, so dass der Urtheilsspruch der Schiedsrichter erst am 11. d. Mts. den Parteien mündlich verkündigt werden konnte. Eine definitive Redaktion desselben wird erst noch erfolgen. Das Urtheil fasst die „Schweiz. Bauztg." wie folgt zusammen:

I. Konventionalstrafe. Mit Einstimmigkeit wurde das Begehren der Gotthardbahn-Gesellschaft hinsichtlich der Auszahlung der im Vertrag vorgesehenen Konventionalstrafe abgewiesen, indem in Betracht gezogen wurde, dass die Gesellschaft ebenfalls an der Verzögerung der Arbeiten schuld sei, sowohl infolge der langsamen Festsetzung der Typen für die Aus-

mauerung der Tunnels, als auch wegen der Hindernisse, die bei der Druckpartie entstanden, an welchen sie theilweise auch mitverantwortlich sei. Im Ferneren wurden die durch die grosse Wärme im Tunnel, verbunden mit der ausserordentlichen Feuchtigkeit auf der Südseite desselben, entstandenen Verzögerungen der Arbeit in billige Berücksichtigung gezogen.

II. Druckpartie bei 2800 m. Hier wurde vor allem das schiedsgerichtliche Urtheil vom 26. Juni 1878, betreffend die erste Zerstörung des Mauerwerkes zwischen den Profilen 2785 und 2811 bestätigt. (Die Rekonstruktionen erstrecken sich auf eine Ausdehnung von 78 m 2766—2844.) Was die erste Rekonstruktion ausserhalb der in obigem Urtheil genannten Profile anbetrifft, so wurde beschlossen, dass die Gesellschaft ¾ der Kosten der ersten Mauerung zu bezahlen habe. Im ferneren wurden ihr ¾ der Kosten für die erste Rekonstruktion, ¾ der Kosten für die Förderung und den Einbau der zweiten Rekonstruktion und der ganze Kostenbetrag für die Mauerung der zweiten Rekonstruktion auferlegt. Die Gesammtsumme hierfür wurde auf 1021857 Frcs. berechnet. Die Vertheilung der Kosten in ¾ und ¼ wurde damit begründet, dass die Gesellschaft verantwortlich gewesen sei sowohl für die erste Konstruktion, als für die nachfolgenden Rekonstruktionen hinreichend starke Typen zu verwenden, was nicht geschehen sei. Hinwieder habe die Unternehmung in der Ausführung der bezüglichen Arbeiten Fehler begangen, welche von schädlichen Folgen begleitet gewesen seien. Obschon die später zur Verwendung gekommenen Typen durch den Vertrag nicht vorgesehen gewesen, so hat die Mehrheit des Schiedsgerichts doch nicht angenommen, dass die bezüglichen Arbeiten als reine Regiearbeiten zu betrachten und so zu bezahlen seien, sondern entschieden, es sollen hierfür besondere, der Natur der Arbeiten angemessene Einheitspreise zur Anwendung kommen.

III. Allgemeine Entschädigungen. Anstatt der verlangten 11481323 Frcs. wurden der Unternehmung nur 757500 Frcs. zugesprochen und zwar 240000 Frcs. für die unter a und b und 517500 Frcs. für die unter d geltend gemachten Ansprüche. — Bei a und b schlug die Minorität eine Entschädigung von 470000 Frcs. und bei c (Finanzkrisis) eine solche von 600000 Frcs. vor, während die Majorität hier von einer Entschädigung nichts wissen wollte. Alle übrigen Entschädigungsansprüche wurden abgewiesen. — Hinsichtlich der unter e verlangten Indemnität konnte nachgewiesen werden, dass in der Submissionspublikation vom 5. April 1872 von einer Wassserkraft von nur 400 bis 500 Pferdekräften die Rede war, während in Wirklichkeit die Minimalkraft diesen Ansatz sogar übertroffen hatte und was die unter f erhobenen Beschwerden über die grosse Hitze und Feuchtigkeit anbetrifft, so stand hier einer Entschädigung Artikel 1 des Pflichtenheftes entgegen, obschon allgemein gefunden wurde eine sogar ziemlich hoch bemessene Indemnität wäre nicht unangemessen. Hinsichtlich der unter g: Wahl des Tracés, gemachten Einwände wies das Schiedsgericht darauf hin, dass die Unternehmung den durch die Gesellschaft vorgeschlagenen Tunnel und keinen andern zur Ausführung übernommen habe.

IV. Hinsichtlich der in Art. 2 des Vergleichsvertrages erwähnten Zinsberechnung der Installationsvorschüsse wurde beschlossen, dass kein Zinseszins, sondern nur der einfache Zins, vom 15. Oktober 1881 an, berechnet werden dürfe und ferner wurde bestimmt, dass die Gesellschaft nicht nach ihrem Gutfinden über die ihr als Kaution hinterlegten Titel verfügen könne, sondern sich in dieser Hinsicht an die Luzernischen Gesetze zu halten habe. Schliesslich wurden die schiedsrichterlichen Kosten beiden Parteien zu gleichen Theilen auferlegt.

* * *

Die „Schweiz. Bauztg." ist der Ansicht, dass infolge dieses Entscheides die Unternehmung Favre genöthigt sein werde, ihre Zahlungen einzustellen; denn von der noch etwa 6½ Millionen Francs betragenden Kautionssumme fliessen ihr bloss etwas über 2 Millionen Francs zurück, während die Gotthardbahngesellschaft den Rest in Händen behält. Die letztere scheint einen für sie so günstigen Ausfall des Prozesses kaum vorausgesehen zu haben, indem sie 4 Millionen Francs speziell für diese Angelegenheit reservirt hatte.

Projekt einer Eisenbahnbrücke über den Lorenzstrom bei Quebec.

Die Canadische Regierung hat das Projekt einer Eisenbahnbrücke über den Lorenzstrom bei Quebec genehmigt. Seit langer Zeit ist anerkannt, dass eine Eisenbahnverbindung über den Fluss von eminentem Vortheil sein werde und dass eine Verbindung der Eisenbahnnetze beider Ufer einen gewaltigen Umschwung in dem Verkehr und Transportwesen des ganzen Landes hervorrufen werde.

Das Projekt ist von den Ingenieuren James Brunlees, A. Luders-Light und T. Claxton Fidler bearbeitet. Die Hauptschwierigkeiten liegen in der Breite und Tiefe des Flussbettes, in den alljährlich hier eintretenden gewaltigen Eisstopfungen und der erforderlichen lichten Höhe der Eisenkonstruktion über Hochwasser, welche den grössten Seedampfern die Durchfahrt gestatten muss.

Als Bauplatz ist eine Stelle des Flusses gewählt, wo derselbe sich flaschenhalsartig bis auf 717 m Breite bei Hochwasser verengt und von dieser Breite liegt bei Niedrigwasser ein Theil trocken oder ist nur wenig mit Wasser bedeckt, so dass nur ein mittlerer tieferer Theil mit steil abfallender Sohle und etwa 420 m Breite und bis zu 60 m Tiefe verbleibt. Die Sohle besteht aus gewachsenem Fels und die Pfeiler der Hauptöffnung sind an den Rand des tiefen Stromschlauches derartig gesetzt, dass die tiefste Stelle der Fundamente 7,2 m unter Niedrigwasser liegt. Um dem Stoss der Eismassen, welche beim Eisgang aus den oberen Flusstheilen und den grossen Seen in ungeheuren Massen stromab geführt werden und sich fast alljährlich hier stopfen und bis zu 15 m aufthürmen, Widerstand zu leisten, sind die Pfeiler mit massiven Eisbrechvorlagen von 20 m Höhe versehen und die Unterkante der Eisenkonstruktion auf 45 m über Hochwasser gelegt. Der Querschnitt des Hochwasserprofils beträgt 18000 qm und wird durch die Pfeiler um 4½ pCt. eingeschränkt, das Niedrigwasserprofil hat 14400 qm und wird um 2½ pCt. verringert.

Die Brücke erhält ausser den massiven gewölbten Uferanschluss-Viadukten drei Oeffnungen. Die mittlere hat eine Lichtweite von 432,6 m und der nahezu horizontale Untergurt liegt 45 m über Hochwasser. Die Brücke ist nach dem Konsolträger-Prinzip konstruirt, also ähnlich der Forth-, Niagara- und Frazer-Fluss-Brücke, jedoch mit dem Unterschied, dass die Konsolen eine horizontale untere und polygonale obere Gurtung haben. Die letztere hat die Form einer an dem freien Ende beginnenden Parabel resp. eines sich derselben nähernden Polygons, welche über den Pfeilern tangential in eine entgegengekrümmte Kreiskurve übergeht, die die beiden Parabeln verbindet. Die Höhe der Träger über den Pfeilern beträgt 77,5 m. Die Gesammtlänge des vollständig aus Stahl herzustellenden Ueberbaues beträgt 840 m Die Gurtungen sind durch Netzwerk verbunden und über den Pfeiler die kreisförmig gekrümmte obere Gurtung durch vier mächtige Stahlsäulen, welche radial gleich den Speichen eines Rades stehen, auf den Kopf des massiven Pfeilers gestützt. Das landseitige Ende der Konsole ist mittelst lothrechter Anker mit einer Gruppe von vier Thürmen aus Mauerwerk, die durch Bogen mit einander verbunden sind, verankert. Diese Anker haben das ganze Gewicht des zwischen den stromseitigen Enden der Konsole getragenen Gitterträgers sowie die Verkehrslast der Mittelöffnung zu tragen.

Um dem Winddruck einen kräftigen Windverband entgegen zu setzen und den Winddruckträgern eine ausreichende Höhe geben zu können, ist der ganze Ueberbau aus zwei eingleisigen Brücken hergestellt, sodass vier Hauptträger vorhanden sind. Die zu einer eingleisigen Brücke gehörigen haben einen Achsenabstand von 5,1 m und der Abstand der Gleismitten von einander beträgt 27,0 m. Beide Brücken sind so durch Netzwerk in der Ebene der unteren Gurtung zu einem Windträger von 27 m Gurtachsenentfernung resp. 32,4 m Kantenentfernung verbunden. In entsprechenden Entfernungen und an den Enden sind dann beide Brücken durch festes Rahmwerk mit einander verbunden, um die oberen Windbeanspruchungen der einzelnen Brücken auf den unteren Windträger und auf die Pfeiler zu übertragen. Als Windpressung ist wegen der ungewöhnlich exponirten Lage des Bauwerks ein Druck von 280 kg pro 1 qcm angenommen.

Die Ausführung des Bauwerkes ist derartig gedacht, dass die durch die landseitigen Konsolenden überbrückten Spannweiten, sowie die massiven Anschlussviadukte bei den geringen Wassertiefen mittelst Holzrüstung erbaut werden, ebenso bietet die Fundirung der Mittelpfeiler bei 7,2 m grösster Tiefe keine Schwierigkeit. Nach Fertigstellung derselben, sowie der Thürme und Seitenöffnungen werden Drahtseile von der Oberkante des Ueberbaues der Pfeiler über den Strom gespannt, welche bei 430 m Spannweite und 57 m Pfeilhöhe, ungefähr in der Höhe der oberen Gurtung liegen und durch angehängte Gerüste den successiven Vorbau der Theile gestatten, welche auf dem fertigen Brückentheile einzeln vorgerollt und von den Hängegerüsten aus angefügt werden. Der mittlere Gitterträger kann dann schliesslich in gleicher Weise eingebaut oder fertig vorgerollt werden oder schliesslich auf Holzgerüsten auf dem Eise des Monate lang stets fest zugefrorenen Flusses gebaut werden.

Die Brücke ist für den schwersten Verkehr bei gleichzeitig voller Belastung beider Gleise auf der ganzen Brückenlänge berechnet und eine Beanspruchung des Stahles von 1200 kg pro 1 qcm zugelassen. Bei den längeren Druckstreben ist die zulässige Spannung geringer bemessen und für die je nach Richtung des Windes abwechselnd auf Zug und Druck beanspruchten Theile des Windverbandes nur 800 kg pro 1 qcm zugelassen.

(„Engineering".) R. B.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins - Betriebsreglement. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist ein neues, vom 1. d. Mts. an gültiges Betriebsreglement herausgegeben worden. Durch dasselbe wird das im Januar 1881 ausgegebene Vereins-Betriebsreglement nebst Nachträgen I—IX aufgehoben.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen unterstellte, am 8. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, 4,2 km lange Flügelbahn Zagórzany-Gorlice als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2088 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 2090 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages der Pfälzischen Eisenbahnen auf Auslegung der Bestimmungen in § 21 alin. 4 des Vereins-Wagenregulativs an die betreffende Kommission zur Beschlussfassung in Gemässheit der Bestimmungen in § 12 (sub 2) und § 14 des Vereinsstatuts (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 2104 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 2123 vom 15. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Transport infizirender Artikel auf den Französischen Eisenbahnen (abgesandt am 16. d. Mts.)

No. 2131 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 2151 vom 15. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik. Begleitschreiben zu dem neu ausgearbeiteten Fragenhefte nebst Anweisung für die Aufstellung der statistischen Materialien (abgesandt am 18. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Preussen. Gesetzentwurf, betreff. Konvertirung der 5 und 4½ pCt. Eisenbahnprioritäten.

Dem Abgeordnetenhause ist soeben ein Gesetzentwurf, betreffend die Konvertirung der 5 und 4½ pCt. Eisenbahnprioritäten zugegangen. Der Gesetzentwurf hat nur einen Paragraphen und lautet:

„Die dem Finanzminister in Bezug auf die Anleihen verstaatlichter Eisenbahnen in dem Gesetze vom 17. Mai 1884, § 5, Absatz 2 und 3 und in den beiden Gesetzen vom 23. Februar 1885, § 5, Absatz 2 ertheilte Ermächtigung wird, wie folgt, erweitert: Der Finanzminister wird ermächtigt, den Inhabern von Schuldverschreibungen 5 oder 4½ pCt. Eisenbahnanleihen, deren Kündigung nach den Anleihebedingungen erfolgen kann, vor der Kündigung auch die Belassung dieser Schuldverschreibungen unter Herabsetzung des Zinsfusses auf 4 pCt., im übrigen unter Aufrechterhaltung der bisherigen Anleihebedingungen durch öffentliche Bekanntmachung mit der Wirkung anzubieten, dass das Angebot für angenommen gilt, wenn nicht binnen einer in der Bekanntmachung festzusetzenden Frist unter Einreichung der Schuldverschreibungen die Bezahlung des Kapitals beantragt wird.“

Aus den Motiven ergibt sich, dass der Gesammtbetrag der im Umlauf befindlichen 4½ pCt. Anleihen, soweit der Stand der Tilgung für einzelne Anleihen zu übersehen ist, sich auf 1 160 Millionen beläuft, wovon 209 Millionen ausscheiden, bei denen nach Privilegien oder nach besonderen vertragsmässigen Abmachungen eine Totalkündigung entweder überhaupt oder bis zu einem bestimmten Zeitpunkte ausgeschlossen ist. Ausserdem kommen aber noch in Betracht drei 5 pCt. Anleihen (Berg.-Märk. und Breslau-Schw.-Freiburger Eisenbahn) zum Betrag von rund 40 Millionen, welche in naher Zeit kündbar sind. Die Herabsetzung des Zinsfusses wird eine Ersparniss von mehr als 5 Millionen jährlich ergeben.

Die „Nat.-Ztg.“ spricht sich wie folgt günstig über die beabsichtigte Kündigung von Obligationen der verstaatlichten Bahnen aus: „Zu Ende des Jahres 1881 umfasste der Betrag dieser Anleihen abzüglich der bis dahin stattgehabten Amortisationen rund 1 185 Millionen Mark, darunter 46 270 000 ℳ 5 pCt. Prioritäten. Es müssen aber davon alle diejenigen Prioritäten ausgeschieden werden, bei denen eine Kündigung überhaupt oder eine Gesammtkündigung bis zu einem gewissen Termine ausgeschlossen ist. Wir sehen von den bis zum 1. Januar 1886 laufenden Kündigungsterminen ab und bemerken, dass bis über diesen Termin hinaus 165,3 Millionen Mark unkündbar sind, dass nämlich 30 Millionen Mark Berlin-Hamburger 4½ pCt. Prioritäten Lit. D. erst vom 1. Juli 1887 an, 55,9 Millionen Mark Oberschlesische von 1879 nicht vor dem 1. Januar 1890, 42 Millionen Mark Magdeburg-Leipziger 4½ pCt. Prioritäten Lit. A. nicht vor 1901 oder vor Auflösung der Gesellschaft zur Rückzahlung gebracht werden können. Dann scheiden von der beabsichtigten Operation noch 28,7 Millionen Mark Köln - Mindener 4½ pCt. Prioritäten VI. Emission aus, welcher Betrag als Fundirung der Köln - Mindener 3½ pCt. Eisenbahnprämienscheine dient, deren Tilgung sich bis zum Jahre 1926 erstreckt.

Ziehen wir die erwähnten Beträge ab, so könnten bis zu Ende des Jahres 1886 rund eine Milliarde Mark Prioritäten abgezahlt, resp. konvertirt werden und dem Staate würde aus der Zinsreduktion im Jahre 1886 eine Ersparniss von rund 5,5 Millionen Mark erwachsen. Das Interesse des Staatshaushalts hieran kollidirt mit keinem rechtlichen Anspruch der Staatsgläubiger und jenes rechtfertigt eine solche Zinsreduktion, die mit den Verhältnissen des Geldmarktes nicht im Widerspruch steht und übrigens seitens der Besitzer von Bahnprioritäten erwartet werden musste. Der Kours aller dieser Papiere steht schon lange Zeit auf dem Niveau der 4 pCt. Preussischen Konsols. Seine Höhe deutet also darauf hin, dass man auf eine Konversion vorbereitet war.

Wir sind auch heute, trotzdem sich die Situationen der Effektenmärkte gegen die in der Zeit der Aufkündigung der 4½ pCt. Preussischen Konsols bedeutend verändert hat, der Ansicht, dass das Gros der Besitzer von Prioritäten der verstaatlichten Bahnen in die Zinsreduktion sich fügen, eine Auszahlung nicht verlangen werde. Die Prüfungen, welche die übermässige Vorliebe für fremde Renten in den letzten Wochen zu bestehen hatte, die Deroute in allen auswärtigen hoch verzinslichen Anleihepapieren dürfte die kapitalistischen Kreise davon abhalten, die Auszahlung der Prioritäten einem Umtausch vorzuziehen und die liquiden Mittel der Anlage in auswärtigen Werthen zuzuführen. Heute sind mehr als je die gewichtigen und sehr beachtenswerthen Worte der Motive zum Gesetz, betreffend die Kündigung der 4½ pCt. Konsols, zu beherzigen:

Die obligatorische Rückzahlung des Kapitals war zu vermeiden, weil grade sie manchen Gläubiger dazu disponiren könnte, eine Anlage in höher verzinslichen Werthen zu suchen. Im Besitz der Baarmittel sind die Gläubiger dem Einfluss erbetener oder aufgedrungener Rathschläge ausgesetzt, für deren Befolgung ein nahe lockender Gewinn leicht den Ausschlag giebt. Beträchtliche Summen können dadurch der Anlage in unsicheren und zweifelhaften, namentlich ausländischen Werthen entgegengetrieben werden, welche in überreicher Fülle vorhanden sind.“

Braunschweigische Landes-Eisenbahngesellschaft.

Der „Reichs-Anz.“ enthält die Konzessionsurkunde für vorgenannte Gesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb der auf das Preussische Staatsgebiet fallenden Strecken einer Eisenbahn von Braunschweig über Derneburg nach Seesen, nachdem für das Herzogthum Braunschweig der Regentschaftsrath die Konzession bereits ertheilt hat. Für die Bahnen ist die Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung massgebend und muss die Bahn binnen 2½ Jahren nach Aushändigung der Konzessionsurkunde vollendet werden.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau.

Durch einen Allerhöchsten Erlass vom 15. Dezember v. J. ist die Genehmigung ertheilt worden zum Ausbau des bei Schottwitz von der früheren Rechte-Oder-Ufer-Eisenbahn nach der Zuckerfabrik der Gebrüder Schoeller in Rosenthal bei Breslau abzweigenden Privat-Anschlussgleises als Eisenbahn untergeordneter Bedeutung und zum Betrieb dieser Bahn für den öffentlichen Güterverkehr in Wagenladungen.

Eisenbahnunfälle im Februar 1885.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat Februar d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 6 Entgleisungen und 2 Zusammenstösse auf freier Bahn, 23 Entgleisungen und 18 Zusammenstösse in Stationen und 90 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 101 Personen verunglückt, sowie 56 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 140 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 14 745 611 überhaupt beförderten Reisenden 1 getödtet, 3 verletzt, hiervon entfallen 1 Tödtung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover und je 1 Verletzung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Frankfurt a. M., Köln (linksrheinische) und Köln (rechtsrheinische); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 14 getödtet und 52 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 4 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 9 getödtet und 8 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 9 Personen getödtet

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 27 912,25 km Betriebslänge und 643 979 729 geförderten Achskilometern) 84 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Breslau (15), Köln (rechtsrheinische) (8), und Erfurt (7); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf den Oberhessischen Eisenbahnen, der Breslau-Freiburger Eisenbahn und den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 858,01 km Betriebslänge und 26 368 168 geförderten Achskilometern) 7 Fälle, und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn (3), die Ostpreussische Südbahn (3) und die Braunschweigische Eisenbahn (1).

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 433,13 km Betriebslänge und 8 367 549 geförderten Achskilometern) 1 Fall und zwar auf die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn.

Eröffnung der Zweigbahn Wengerohr-Wittlich.

Am 12. April d. J. wurde die neu erbaute Strecke Wengerohr-Wittlich (Zweigbahn der Moselbahn) dem Betriebe übergeben. Gleichzeitig erhielt die bisherige Station Wittlich die Bezeichnung Wengerohr.

Reichseisenbahnen in Elsass-Lothringen: Personalien.

Der bei der Verwaltung der Reichseisenbahnen angestellte Eisenbahnbau- und Betriebsinspektor Schneidt ist zum Eisenbahnbetriebs-Oberinspektor ernannt und demselben die Stelle des Vorstehers des Materialienbureaus der Generaldirektion übertragen.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahngesellschaft.

Auf der Tagesordnung der zum 9. Mai einberufenen ordentlichen Generalversammlung steht auch ein Antrag von 4 Aktionären: „ihnen den nachträglichen Bezug von zusammen 11 Stück neu emittirter Stammaktien zu gestatten, bezw. eine entsprechende Vergütung für den durch Versäumniss des rechtzeitigen Bezuges erlittenen Verlust zu gewähren.“

Eutin-Lübecker Eisenbahn.

Die diesjährige ordentliche Generalversammlung findet am 30. Mai statt. Auf der Tagesordnung steht u. a. die Beschlussfassung über den Bau einer Zweigbahn von dem Bahnhof Gleschendorf nach Ahrensbök, an welch letzterem Ort bekanntlich eine grosse Zuckerfabrik errichtet worden ist.

Holsteinische Marschbahn.

In der am 16. cr. stattgehabten Sitzung des Aufsichtsraths wurde, wie der „Nat.-Ztg.“ berichtet wird, die Dividende für 1884 wie folgt festgestellt: Prioritätsaktien 4½ pCt., Stamm-Prioritätsaktien Litr. B. 5 pCt., Stammaktien 2½ pCt., Stammaktien Litr. B. 2½ pCt.

Hessische Ludwigsbahn.

Die Generalversammlung ist auf den 30. April berufen. Auf der Tagesordnung befindet sich u. a. ein Antrag auf Abänderung des § 11 der Gesellschaftsstatuten, wonach künftig jede Aktie eine Stimme gewähren und das Stimmrecht in einer Hand unbeschränkt sein soll.

Aachen-Jülicher Eisenbahn.

In der am Sonnabend abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung wurden, wie uns berichtet wird, die vorgeschlagenen Statutänderungen einstimmig genehmigt. Gleichzeitig wurde mitgetheilt, dass der Betriebsabschluss für das Jahr 1884 fertiggestellt sei und dass derselbe vorbehaltlich der Revision durch den Aufsichtsrath eine Dividende von 5½ pCt. für das ganze Aktienkapital ergebe, sowie dass nach Dotirung des Erneuerungs- und Reservefonds noch ein nicht unerheblicher Betrag zu Abschreibungen und zum Vortrag für das Betriebsjahr 1885 verbleibe.

Marienburg-Mlawka.

Der Verwaltungsrath hat die Dividende für das verflossene Jahr auf 5 pCt. für die Stamm-Prioritätsaktien und auf ⅔ pCt. für die Stammaktien festgestellt.

Braunschweigische Eisenbahn.

Das Amtsgericht zu Braunschweig hat der Leitung der Gesellschaft aufgegeben, binnen Jahresfrist die Auflösung und Liquidation des Unternehmens durchzuführen.

Eisenbahn Stockheim-Eichicht.

Nach dem „L. T.“ kann mit Sicherheit angenommen werden, dass die Eröffnung dieser Bahn am 1. Oktober erfolgen wird.

Eisenbahn Sonneberg-Lauscha.

Dem Landtage zu Meiningen ist eine Regierungsvorlage über die Verwilligung von 100 000 ℳ zur Zweigbahn Sonneberg-Lauschau, deren Bau bekanntlich durch die Werrabahngesellschaft erfolgt, zugegangen. Die Annahme erscheint sicher.

Aachen-Mastrichter Eisenbahn.

Die Generalversammlung ist auf den 16. Mai cr. berufen.

Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn.

Die Staatsregierung in Gotha macht jetzt bekannt, dass die sämmtlichen Aktien vorgenannter Gesellschaft mit 8 pCt. ihres Normalwerthes eingelöst werden.

Aus Sachsen.

Projekt Stollberg-Zwönitz.

Bereits im Jahre 1872 hatte die Chemnitz-Aue-Adorfer Eisenbahngesellschaft die Konzession für eine Zweiglinie von der Station Zwönitz der Chemnitz-Aue-Adorfer Linie nach dem Oelsnitz-Lugauer Kohlenbecken (Lugau) über Stollberg erhalten. Man hatte auch bereits mit Ausführung der Linie begonnen, in der Zeit des wirthschaftlichen Rückganges nach 1873 aber unterblieb die Fortführung des Baues und der Landtag von 1876 enthob die Gesellschaft schliesslich von der übernommenen Bauverbindlichkeit. In der Folgezeit erhielt Stollberg nun zwar eine Eisenbahnverbindung von der entgegengesetzten Seite her, d. h. durch den Bau der Staatsbahnlinie St. Egidien-Stollberg — eröffnet im Mai 1879. — Dieser Bahnbau vermochte jedoch die Wünsche nach Verwirklichung des alten Projektes nicht zum Schweigen zu bringen, vielmehr erhob sich alsbald wieder eine lebhafte Agitation für Herstellung einer direkten Schienenverbindung zwischen Stollberg und der Station Thalheim oder Zwönitz der Strecke Chemnitz-Aue.

Für Ausführung einer solchen Verbindung spricht insbesondere der Umstand, dass die Oelsnitz-Lugauer Steinkohlen, welche in der Richtung nach Westen und Norden gegenüber der Konkurrenz der Zwickauer und Dresdener Steinkohlen etc. ein hinlängliches Absatzgebiet nicht erringen können, eines direkten Abfuhrweges in der Richtung nach Süden, nach dem oberen Erzgebirge und Bayern dringend bedürfen. Andererseits aber kann es der Eisenbahnverwaltung nicht erwünscht sein, wenn der ohnehin besonders schwierig zu betreibenden Chemnitz-Aue-Adorfer Linie ein neuer bedeutender Frachtenverkehr zuwächst. Die Staatsregierung hat jedoch in der Fürsorge für die Lugau-Oelsnitzer Steinkohlenindustrie diesem Bedenken ein entscheidendes Gewicht nicht beigelegt und sonach bereits in der Eisenbahnvorlage, die sie dem letzten 1883/84 versammelten Landtage machte, die fragliche Verbindung als bauwürdig bezeichnet. Sie nahm aber dabei den Bau der Linie, da sie nur eine Abkürzung bestehender Eisenbahnlinien bilden und sonach hinter denjenigen Eisenbahnen, welche seither den Eisenbahnverbindungen entbehrenden Landestheilen eine solche verschaffe, zurückstehen müsse, erst für eine spätere Budgetperiode in Aussicht. Die II. Kammer erklärte sich hierauf ausdrücklich mit Herstellung einer normalspurigen Eisenbahn von Stollberg nach Zwönitz — vorläufig ohne Kostenbewilligung — einverstanden, während die I. Kammer es ablehnte, diesem vorläufigen Beschlusse beizutreten und anstatt dessen die Regierung ersuchte, die Erörterungen wegen der fraglichen Linie fortzustellen und das Resultat der nächsten Ständeversammlung vorzulegen.

Demgemäss hat die Staatsregierung im Laufe des letzten Sommers ein generelles Projekt für die gewünschte Verbindung aufstellen lassen. Dasselbe nimmt die Ausführung der Linie Stollberg-Zwönitz, nicht Stollberg-Thalheim, in Aussicht, und zwar im wesentlichen deshalb, weil Thalheim wesentlich tiefer liegt als Zwönitz, so dass die Lugauer Kohlen bei Ausführung der Thalheimer Verbindung auf ihrem Wege nach Süden zunächst nach Thalheim hinabzufahren und dann wieder nach Zwönitz hinauf zu steigen haben würden. Die Trace berührt, abweichend von dem früheren Projekt der Chemnitz-Aue-Adorfer Gesellschaft, mehrere Ortschaften, für welche 2 Haltestellen (Oberdorf-Beutha und Affalter) vorgesehen sind. Die Maximalsteigung beträgt 1:88, der kleinste Kurvenradius 300 m. Der Gesammtaufstieg beläuft sich auf 131,5 m, der Abstieg auf 27,5 m. Besondere Bauschwierigkeiten sind nicht zu überwinden. Der Kostenaufwand für die 16 km lange Linie ist vorläufig auf 2 480 000 ℳ, d. i. 155 000 ℳ pro Kilometer geschätzt.

Die betheiligten Staatsverwaltungs-Behörden haben sich ebenso wie die Handels- und Gewerbekammer zu Chemnitz und der Stadtrath in Stollberg mit diesem Projekt Stollberg-Zwönitz einverstanden erklärt, und es steht zu erwarten, dass dem im Herbst dieses Jahres zusammentretenden Landtage eine entsprechende Vorlage gemacht werden wird.

Block-Signalsystem der Leipzig-Riesa-Dresdener Linie, Linksfahren auf derselben.

Seit dem 1. April d. Js. ist auf der Theilstrecke Leipzig-Riesa der Leipzig-Dresdener Linie an Stelle des aus der Zeit der Privatbahnverwaltung herrührenden Gurlt'schen Systems das Siemens'sche Block-Signalsystem, welches bereits auf den Hauptlinien der Sächsischen Staatsbahn Görlitz-Hof, Leipzig-Werdauer Kurve und Bodenbach-Dresden in Anwendung ist, zur Einführung gelangt. Der Hauptvorzug dieses Systems ist, dass dabei

das optische Signal einer Blockstation mit den beiden benachbarten Blockstationen automatisch verbunden ist, dergestalt, dass der Blockwärter das Signal nicht auf frei stellen kann, ehe nicht die vorliegende Blockstation deblockirt hatte. Im Laufe dieses Jahres soll auch die Reststrecke Riesa-Dresden nach diesem System eingerichtet werden. Der Gesammt Kostenaufwand für die neue Einrichtung ist auf 92 830 *M.* veranschlagt.

Eine weitere Eigenthümlichkeit der Leipzig-Riesa-Dresdener Linie, das Linksfahren der Züge, wird demnächst auch vollständig beseitigt sein. Auf der Theilstrecke Leipzig-Riesa wird bereits seit dem 6. Oktober v. Js. rechts gefahren, und im Herbst dieses Jahres sollen die entsprechenden umfänglichen Aenderungsarbeiten auch auf der Strecke Riesa-Dresden vollendet sein.

Bockwaer Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1884. Der Kohlenversand ist infolge geringerer Förderung (Grubenbrand etc.) gegen das Jahr 1883 um nahezu 11 pCt. zurückgegangen und haben die vereinnahmten Versandfrachten einen Rückgang von 15 pCt erlitten. Auch die Eingangsfrachten erreichten nicht die Höhe des Vorjahres.

Das Bahnnetz umfasst 10,87 km Gleislänge, welche sich auf 27 Haupt- und Zweiglinien mit 15 Ladestellen vertheilen. Im ganzen wurden 62 417 Wagenladungen Steinkohlen und diverse Güter der Sächsischen Staatseisenbahn zur Weiterbeförderung übergeben, 3 089 Wagenladungen Grubenbedürfnisse und Bauholz gingen ein und 356 Wagenladungen Materialien wurden innerhalb der Bahn befördert. Die Gesammtfrachteinnahme belief sich auf 178 554 *M.* Der Rückgang gegen das Vorjahr beträgt 8 256 Wagenladungen im Frachtbetrage von 28 416 *M.*

Mit der nach und nach erfolgten Einstellung der Kohlenförderung von 34 Schächten im Bereiche der Bahn haben sich die Gleisanlagen bedeutend vermindert und es ist damit auch die Gefahr für das Eigenthum der Bahn weniger umfänglich geworden. Infolgedessen haben Ausschuss und Direktorium beschlossen, den Erneuerungsfonds nach und nach insoweit der Dividende zuzuschlagen, bis derselbe eine dem Umfange der Bahn entsprechende Höhe erreicht hat. Für das Jahr 1884 gelangen von diesem Fonds 19 500 *M.* mit zur Vertheilung.

Die Gesammtbetriebseinnahmen beziffern sich auf 179 201 Mark, die Betriebsausgaben auf 82 446 *M.*, somit der Ueberschuss auf 96 755 *M.* Hierzu kommen noch an Zinsen von Effekten und Kapitalien 14 143 *M.*, sowie die vorerwähnten, den Reserven des Erneuerungsfonds entnommenen 19 500 *M.* und ein Vortrag vom Jahre 1883 mit 20 707 *M.* Es standen somit 151 105 *M.* zur Verfügung und wurden hiervon 150 000 *M.* Dividende an die Aktionäre vertheilt und der Rest mit 1 105 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen.

Die Eisenbahnen in Finnland.

Die Eisenbahnen in Finnland und zwar:
von Helsingfors über Tavastehus nach St. Petersburg,
von Hangö nach Hyvinge und
von Abo über Tammersfors nach Tavastehus
befinden sich im Eigenthum des Staates und werden auch vom Staate durch die Administration der Staatseisenbahnen zu Helsingfors in Finnland betrieben. Einem von dieser Verwaltung über die Jahre 1876 bis 1883 herausgegebenen Geschäftsberichte entnehmen wir die nachstehenden Daten:

Die Länge der genannten drei Bahnen betrug 476,127 km resp. 148,931 km resp 207,242 km und es wurden von der Bahn Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg die erste Abtheilung am 17. März 1862, von der Bahn Hangö-Hyvinge am 8. Oktober 1873 und von der Bahn Abo-Tammersfors-Tavastehus die erste Strecke am 22. Juni 1876 eröffnet. Von der Länge der ersteren Linie liegen 444,566 km (Helsingfors-Tavastehus und Riihimäki bis zur Russischen Grenze bei Walkeasaari) auf Finnländischem, die übrigen 31,561 km (von der Grenze bis St. Petersburg) auf Russischem Gebiet.

Die Betriebsmittel bestanden Ende 1883 bei der Bahn Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg aus 61 Lokomotiven, 183 Personenwagen und 1 427 Güterwagen, bei der Bahn Hangö-Hyvinge aus 13 Lokomotiven, 27 Personenwagen und 270 Güterwagen und bei der Bahn Abo-Tammersfors-Tavastehus aus 24 Lokomotiven, 38 Personenwagen und 530 Güterwagen. Diese Betriebsmittel haben im Jahre 1883 und zwar die Lokomotiven 1 552 943 km resp. 170 444 km resp. 409 094 km, die Personenwagen 6 484 722 km resp. 408 867 km resp. 1 336 004 km und die Güterwagen 15 838 569 Kilometer resp. 1 349 359 km resp. 3 973 183 km zurückgelegt.

In den nachstehenden Tabellen sind die wichtigeren Betriebsresultate während einer 8jährigen Periode zusammengestellt; die Bahnen Helsingfors-St. Petersburg und Abo-Tavastehus haben Betriebsüberschüsse aufzuweisen, die Bahn Hangö-Hyvinge dagegen hat nur — durch die Staatskasse zu deckende — Mindereinnahmen zu verzeichnen.

Befördert wurden:

auf der Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburger Eisenbahn

in	Reisende in Summa	Reisende pro km	Frachtgut t	in Summa t
1876	1 346 318	123 597	364 144	367 713
1877	1 257 310	118 360	361 457	365 914
1878	1 412 901	122 138	328 831	333 958
1879	1 635 826	122 640	313 309	317 759
1880	1 680 393	119 327	367 258	372 765
1881	1 579 614	115 395	368 584	374 450
1882	1 666 507	121 748	451 933	458 667
1883	1 609 043	119 054	377 348	384 312

auf der Eisenbahn Hangö-Hyvinge:

in	Reisende in Summa	Reisende pro km	Frachtgut t	in Summa t
1876	45 453	14 870	35 940	36 124
1877	46 148	15 288	38 065	38 371
1878	41 155	14 843	29 511	29 892
1879	33 803	12 311	29 095	29 432
1880	32 541	12 461	39 256	39 645
1881	31 858	11 811	27 778	28 203
1882	33 777	13 024	40 446	40 997
1883	33 202	12 889	34 305	34 772

auf der Eisenbahn Abo-Tammersfors-Tavastehus:

in	Reisende in Summa	Reisende pro km	Frachtgut t	in Summa t
1876*)	83 074	25 576	36 375	36 698
1877	137 188	39 969	82 582	83 278
1878	129 007	39 585	83 312	83 974
1879	112 478	35 827	72 161	72 950
1880	99 617	34 751	95 476	94 487
1881	103 887	33 092	108 981	110 040
1882	112 345	38 843	144 670	146 086
1883	114 050	36 846	129 622	131 128

*) Umfasst nur den Zeitraum vom 23. Juni bis 31. Dezember 1876.

Die Einnahmen bezifferten sich bei:

in	der Eisenbahn Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg				der Eisenbahn Hangö-Hyvinge				der Eisenbahn Abo-Tammersfors-Tavastehus			
	im Personenverkehr Frcs.	im Güterverkehr Frcs.	in Summa Frcs.	pro km Frcs.	im Personenverkehr Frcs.	im Güterverkehr Frcs.	in Summa Frcs.	pro km Frcs.	im Personenverkehr Frcs.	im Güterverkehr Frcs.	in Summa Frcs.	pro km Frcs.
1876	2 605 327	3 219 446	6 019 247	12 642	96 968	178 148	352 252	2 365	204 988	298 645	506 775	2 445
1877	2 191 635	3 143 760	5 419 274	11 382	96 966	181 938	313 929	2 108	339 342	659 130	1 051 822	5 075
1878	2 155 762	2 766 229	5 015 383	10 534	93 690	175 007	295 551	1 985	323 264	620 368	1 022 876	4 936
1879	2 174 612	2 498 836	4 981 333	10 462	75 732	178 246	278 916	1 873	291 909	524 553	849 497	4 099
1880	2 393 469	2 838 781	5 447 293	11 441	87 425	252 363	373 076	2 505	312 001	697 661	1 065 277	5 140
1881	2 413 451	2 996 751	5 729 900	12 034	86 779	177 899	307 386	2 064	336 130	805 532	1 197 640	5 779
1882	2 509 298	3 476 392	6 136 644	12 889	96 984	246 546	388 653	2 610	352 245	962 063	1 391 479	6 714
1883	2 424 106	3 138 851	5 837 976	12 261	95 055	213 493	355 866	2 389	368 914	894 490	1 326 896	6 402

Die Ausgaben beliefen sich:

in	in Summa Frcs.	pro Kilometer Frcs.	der Ueberschuss in Summa Frcs.	der Ueberschuss pro Kilometer Frcs.
bei der Eisenbahn Helsingfors-Tavastehus-St. Petersburg:				
1876	3 798 744	7 978	2 220 503	4 664
1877	3 750 399	7 876	1 668 875	3 505
1878	3 863 966	8 115	1 151 417	2 418
1879	3 372 064	7 082	1 609 269	3 380
1880	3 244 839	6 815	2 202 454	4 626
1881	3 323 712	6 980	2 406 188	5 053
1882	3 455 657	7 257	2 608 987	5 631
1883	3 610 782	7 583	2 227 194	4 677
bei der Eisenbahn Hangö-Hyvinge:				
1876	440 072	2 954	— 87 820	— 589
1877	500 510	3 360	— 186 581	— 1 253
1878	440 133	2 955	— 144 582	— 971
1879	401 926	2 698	— 123 010	— 826
1880	393 396	2 641	— 20 320	— 136
1881	429 459	2 883	— 122 073	— 819
1882	431 267	2 895	— 42 614	— 286
1883	482 969	3 242	— 127 103	— 852
bei der Eisenbahn Abo-Tammersfors-Tavastehus:				
1876	262 440	1 266	244 335	1 179
1877	914 765	4 413	137 057	661
1878	679 318	3 277	343 558	1 658
1879	613 111	2 958	236 386	1 141
1880	619 624	2 989	445 653	2 150
1881	747 563	3 607	450 077	2 172
1882	855 829	4 129	535 650	2 584
1883	722 694	3 487	604 202	2 915

Die elektrische Beleuchtungs-Einrichtung für den Bau der Bahn von Suakim nach Berber.

Die Unternehmer der Suakim-Berber Eisenbahn Lucas und Aird haben, wie schon erwähnt, beschlossen, um die Belästigungen der ausführenden Arbeitskräfte durch das Klima möglichst zu vermindern, den Bau bei Nacht unter Verwendung von elektrischem Licht auszuführen. Die Nachttemperatur gestattet auch den Europäischen Arbeitern eine bequeme Ausführung und würden dieselben die Tageszeit zum Schlafen benutzen.

Zu diesem Zweck hat die Firma Kitson & Co. in Leeds bereits zwei vollständige transportable elektrische Beleuchtungseinrichtungen in sehr bequemer und zweckmässiger Form fertiggestellt.

Die Maschinen, Kessel und Dynamomaschine sowie die Lampenstützen sind zusammen auf einem kleinen Eisenbahn-Wagengestell untergebracht. Im Gebrauch hängen die Lampen an Dreifüssen von 9,6 m Höhe, die in Abständen von 27 m aufgestellt werden. Die Dreifüsse bestehen aus leichten eisernen Röhren, die an einem Ende verbunden sind und sich teleskopisch ausziehen lassen, so dass sie leicht zusammengeschoben und verpackt werden können. Das isolirte Kabel, welches den Lampen den elektrischen Strom zuführt, ist auf Rollen gewickelt, deren zwei zu jedem Wagen gehören und von diesen kann das Kabel nach Bedarf ab- und aufgerollt werden. Die Lampen von je 2 000 Kerzen können während der Beleuchtung einzeln vorwärts bewegt werden, da sie von einander unabhängig angeschlossen sind und durch einen einfachen Drücker ausgeschaltet werden können. Die Dynamomaschinen sind nach Brush's Methode gebaut und werden durch Parson'sche schnelllaufende Maschinen getrieben, die Kessel sind gewöhnliche Lokomotivkessel und werden von einem Reservoir unter der Dynamomaschine gespeist, welches gleichzeitig zum Kühlen derselben dient. Die Kohlenstifte der Lampen sind für eine Brenndauer von 16 Stunden eingerichtet.

Die Unternehmer haben bei der Firma Kitson & Co. zwei weitere derartige Einrichtungen nach Prüfung der gelieferten bestellt, so dass der Bau mit vier derartigen Beleuchtungswagen ausgeführt werden wird. („Engineering“) R. B.

Betriebsresultate einzelner grosser Bahnen von Nordamerika pro 1884.

a) Pennsylvania-Bahn.

Gesammtlänge 2 202 Miles (3 545 km) und 66 Miles Kanal. Ausserdem kontrollirt die Gesellschaft eine nicht angegebene bedeutende Meilenzahl von Bahnen.

Die Gesammt-Betriebseinnahme dieses grossen Bahnsystems belief sich 1884 auf

	1884	gegen 1883
	97 849 875 D.	105 653 532 D.
die Ausgabe auf	64 434 317 „	68 917 056 „
Nettoertrag	33 415 558 D.	36 736 476 D.

(also — ca. 3,32 Millionen).

Verkehr:	1884	1883
Personen	52 323 099	48 846 811
Güter	81 585 100 t	83 698 162 t
Tonnenmiles	7 691 000 000	7 759 000 000

Während die Gesellschaft im Jahre 1883 nach Zahlung einer Dividende von 8½ pCt. noch einen Nettoüberschuss von 1 418 545 D. behielt, betrug letzterer 1884 bei einer Dividende von nur 7 pCt. nur 419 734 D.

Die Verminderung beim Gütertransport rührt nur aus dem Durchgangsverkehr her, der durch Eröffnung neuer Konkurrenzbahnen beeinträchtigt ist; der Lokalverkehr hat dagegen fast auf allen Linien zugenommen. Zu der Einnahmeverminderung hat die gleichfalls aus Konkurrenzrücksichten nothwendig gewordene erhebliche Ermässigung der Transportpreise des Durchgangsverkehrs beigetragen; ein fernerer wesentlicher Rückgang derselben würde nach der Aeusserung im Jahresbericht nicht ohne die ernsteste Schädigung der Eisenbahninteressen des Landes möglich sein, da die Preise bereits so niedrig sind, dass selbst bei günstigen Betriebsverhältnissen ein Vortheil nicht mehr verbleibt.

Als bemerkenswerth ist aus dem Jahresbericht noch anzuführen, dass die Gesellschaft es räthlicher erachtet hat, nach dem 27. Januar cr. erfolgten Ablauf der 15jährigen Kontraktsperiode mit der Pullman Palace Car Co. den Vertrag mit derselben auf 5 Jahre zu erneuern, statt eine eigene Schlafwagen-Regie zu begründen, zumal kontraktmässig der Bahn Gelegenheit gegeben ist, das Miteigenthum an den Schlafwagen der Pullman-Gesellschaft zu erwerben, also an deren Verdienst theilzunehmen und in geeignet erscheinender Zeit den Betrieb der Wagen selbst zu übernehmen, und da fernerhin die Bahn von Zahlung von Wagenmiethen befreit wird, auch der Schlafwagen-Gesellschaft die Unterhaltung ihrer Wagen allein obliegt.

b) Atchison-Topeka- und Santa Fe-Eisenbahn.

Diese bei El Paso an die grossen Mexikanischen Bahnen anschliessende, östlich von Atchison resp. von Kansas-City am Missouri ausgehende und westlich bis zum Hafen Guaymas des Kalifornischen Meerbusens führende Bahn hatte am 1. Januar cr. eine Länge von 2 800 Miles (4 500 km) mit einem Gesammt-Anlagekapital von 107 770 750 D. (also = 97 233 ℳ pro Kilometer).

Die Gesellschaft besitzt auch den halben Antheil an der Atlantic und Pacific Bahn, wodurch sie — nach Abkommen mit der Southern Pacific Bahn — eine unabhängige Durchgangslinie für Personen- und Frachtverkehr vom Missouri-Fluss bis S. Francisco hat.

Im Jahre 1884 waren von ihr durchschnittlich 2 337 Miles in Betrieb, dessen Ergebnisse im grossen ganzen, im Vergleich zu einzelnen Vorjahren, die folgenden waren:

	Miles	Bruttoeinnahme (ohne Landverkäufe D.	Bruttoeinnahme pro Mile D.	Nettoerträge D.
1884 . . .	2 337	16 285 690	6 956	7 368 856
1883 . . .	2 239	15 909 441	7 169	8 256 525
1880 . . .	1 372	8 556 975	6 237	4 155 818
1877 . . .	738	7 279 108	3 628	1 356 241

Hieraus ergibt sich zugleich die immense Entwickelung dieser Bahn innerhalb eines Zeitraums von 7 Jahren.

An Dividenden sind gezahlt pro 1884 = 6 pCt., derselbe Betrag wie 1883; es blieben dabei Ende 1884 noch 760 348 D. übrig, welche den Reservefonds auf 6 800 000 D. erhöhen.

Seit dem Beginne ihres Länderverkaufs im Jahre 1871 hat die Gesellschaft verkauft: 1 819 393 Acres (= à 1,6 Morgen oder 40,47 Ar) mit einer Einnahme von 7 727 587 D., welche zum Theil zur Verminderung der fundirten Schuld verwendet sind. Sie besitzt noch 1 114 586 Acres Land, ausserdem noch 1 567 583 D. an Forderungen für bereits verkauftes Land.

c) Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn.

Am Schlusse des Jahres 1884 hatte diese Gesellschaft eine Betriebslänge von 4 804 Miles, durchschnittlich im Jahre 4 780 Miles (7 734 resp. 7 695 km).

Die Ausrüstung dieses grossartigen Bahnsystems betrug: 658 Lokomotiven, 277 Personen-, 45 Schlaf-, 8 Gesellschafts-, 9 Restaurations- und 288 Gepäck-, Express- und Postwagen, 13 233 bedeckte Güter-, 2 350 Vieh-, 4 074 offene und Kohlen- und 33 Hilfs- und Werkzeugwagen.

Das Gesammt-Anlagekapital belief sich auf 147 669 244 D., also 30 745 D. pro Mile (= 30 745 ℳ pro Kilometer), davon sind 32 pCt. in Aktien und 68 pCt. in Obligationen.

Die Verkehrsergebnisse im Jahre 1884 waren wie folgt:

Zugmiles	1884	gegen 1883	Zu- oder Abnahme in Prozenten
Personenverkehr . .	5 827 235	5 360 173	+ 8,7
Güterverkehr	13 393 275	13 700 262	— 2,2
Dienstgüter-Verkehr .	1 158 481	1 389 496	— 16,6
Summa	20 378 991	20 449 931	— 0,3
Beförderte Passagiere	4 904 678	4 591 232	+ 6,8
„ Güter . .	6 023 016 t	5 661 667 t	+ 6,4
Durchschnittliche Einnahme:			
pro Passagiermile .	2,55 Cts.	2,52 Cts.	+ 1,2
„ Tonnenmile . .	1,29 „	1,39 „	— 7,2

Von den beförderten Gütern kamen auf die Richtung nach Westen 52 pCt., nach Osten 48 pCt. Die Durchschnittseinnahme für Güter westwärts stellte sich auf 1,34 Cts., ostwärts auf 1,25 Cts. pro Tonnenmile.

Wie bedeutend die Fracht-Einheitssätze nach und nach gesunken sind, ergibt sich aus folgender Gegenüberstellung der Durchschnittseinnahmen pro Tonnenmile:

1865 . .	4,11 Cts.	1881 . .	1,70 Cts.
1870 . .	2,82 „	1882 . .	1,48 „
1875 . .	2,10 „	1883 . .	1,39 „
1880 . .	1,76 „	1884 . .	1,29 „

Im vorigen Jahre war also der Durchschnitts-Einheitssatz auf 31,4 pCt. desjenigen von 1865 herabgegangen.

Die Einnahmen betrugen:

	1884 D.	gegen 1883 D.	pCt.
für Güter	16 128 964	16 365 354	— 1,4
„ Personen	5 766 843	5 927 668	— 2,7
„ Post etc. . . .	1 575 191	1 366 802	+ 15,2
Summa	23 470 998	23 659 824	— 0,8
Ausgaben . . .	13 859 628	13 778 038	+ 0,6
Nettoertrag . . .	9 611 370	9 881 786	— 2,7
Bruttoertrag pro Mile	4 910	5 201	— 5,6
Nettoertrag pro Mile	2 011	2 072	— 7,4
Prozente der Ausgaben	59,05	58,2	

An Dividenden wurden gezahlt: 7 pCt.

Der Jahresbericht hebt mit Genugthuung hervor, dass trotz der schlimmen Geschäftsverhältnisse des vergangenen Jahres die Einnahmen nur um ein geringes gegen die pro 1883 zurückgeblieben seien und drückt die Hoffnung aus, dass bei Besserung der Geschäftszustände auch die Erträge der Bahn sich günstiger gestalten werden. („Railr. Gaz.“)

Unfall. Haftpflicht.

v. O. **Die Entschädigungsforderung aus § 3 No. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes ist zum Ersatz für den Wegfall einer auf Gesetz beruhenden Unterhaltsberechtigung gegen den Getödteten gewährt und setzt nur den Bestand solcher Berechtigung an sich, nicht auch die bereits wirksam gewordene Bethätigung der letzteren voraus. Erst bei Bestimmung der Höhe des Ersatzes kommt es darauf an, ob und in welchem Masse der Unterhalt bereits gereicht worden oder doch die Bedürftigkeit des Berechtigten hervorgetreten war.** — Aus den Entscheidungsgründen des den Entschädigungsanspruch zuerkennenden Urtheils: „Die Klage ist ausschliesslich auf das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 gestützt, daher nur nach diesem auf ihre Begründung zu untersuchen. Der erste Richter hat einen Anspruch der Klägerin auf Unterhaltsgewährung gegen ihren getödteten erstehelichen Sohn wegen mangelnden Bedürfnisses hierzu nicht anerkannt und daher ihre Klage auf Ersatzleistung für den Wegfall des Unterhalts abgewiesen. Diese Entscheidung beruht auf einer zu engen Auslegung des § 3 No. 1 des Gesetzes 9. Hier wird jedem, welchem der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes zur Unterhaltsgewährung verpflichtet war, eine Ersatzforderung gegeben, und zwar insoweit, als im infolge des Todesfalles der Unterhalt entzogen worden ist. Die rechtliche Voraussetzung des Ersatzanspruchs liegt hiernach einzig im Vorhandensein einer auf Gesetz beruhenden Alimentationspflicht des Getödteten zur Zeit seines Todes, nicht aber darin, dass diese Pflicht vom Berechtigten zur fraglichen Zeit auch bereits thatsächlich in Anspruch genommen oder ihm geleistet worden ist. Ueberall, wo an sich die Berechtigung, kraft Gesetzes vom Getödteten Alimente zu fordern vorliegt, da ist auch die Ersatzforderung aus § 3 a. a. O. gegeben. Erst dann, wenn es sich darum handelt, die Höhe und den Betrag des nach dieser Voraussetzung hin begründeten Ersatzanspruchs zu bestimmen, wird es wichtig zu untersuchen, ob und in welchem Umfange die thatsächliche Leistung aus dem an sich bestehenden Alimentenanspruch schon gefordert oder gewährt worden ist. Denn nur insoweit giebt das Gesetz dem Alimentationsberechtigten eine Ersatzforderung, als ihm aus dem Wegfall des Alimentationsverpflichteten ein Schaden in seiner Unterhaltsberechtigung entstanden ist. Einen solchen Schaden erleidet aber auch derjenige Alimentationsberechtigte, dem wegen noch nicht hervorgetretenen Bedürfnisses Unterhaltsleistungen vom Getödteten thatsächlich noch nicht gereicht worden waren. Sein Anspruch auf die Leistung bestand an sich und wurde fällig mit dem Eintritt seiner Hülfsbedürftigkeit. Für den Wegfall des also gearteten Anspruchs infolge Todes des Verpflichteten ist ihm der entsprechende Ersatz zu gewähren, weil nach Wortlaut und Zweck des Gesetzes die dem Getödteten obgelegene Unterhaltspflicht in Form einer Ersatzleistung dem für die Folgen des Todes Verhafteten in dem Masse aufzulegen ist, wie dem Getödteten selbst, falls er am Leben verblieben wäre. — Die entgegengesetzte Ansicht würde zu dem Ergebniss führen, dass bei einer erst unmittelbar vor Ablauf der Verjährung hervortretenden Bedürftigkeit ein Ersatzanspruch begründet, bei der unmittelbar nachher aber, wenn auch in noch so hohem Masse sich geltend machenden Hülfsbedürftigkeit ein solcher versagt wäre. Ein derartiges, rein vom Zufall abhängendes Ergebniss kann als vom Gesetzgeber gewollt nicht angenommen werden. (Vergl. Eger, R.-H.-G. § 3, Anm. 42, S. 275/76; Anm. 44, S. 280/81, 291/92.) Hiernach ist auch der Ersatzanspruch der Klägerin, wenigstens seinem Grunde nach, gerechtfertigt. Unbestritten hatte sie am Tage des Unfalls gegenüber ihrem erstehelichen Sohne nach Artikel 205 Bürg. G.-B.'s einen Anspruch auf Unterhalt, falls sie des letzteren bedurfte. Sollte in der That bei ihr eine Hülfsbedürftigkeit noch nicht hervorgetreten gewesen sein und eine Leistung von Alimenten auch nicht theilweise schon stattgehabt haben, so ändert das nichts an ihrer Berechtigung hierzu. Das im Artikel 205 Bürg. G.-B. vorgesehene Bedürfniss (besoin) bezeichnet nicht eine gesetzliche Voraussetzung der Pflicht und des Rechts an sich, sondern nur den Zeitpunkt, mit welchem das im Verwandschaftsbande bereits begründete Recht äusserlich in Wirksamkeit tritt. Die Bedingungen, unter welchen § 3 No. 1 des Reichshaftpflichtgesetzes eine Ersatzforderung gewährt, liegen vor und es handelt sich nur noch um die Bestimmung des Umfanges und Betrags derselben. — In dieser Richtung kann eine Schätzung in Geld für das Mass der durch den Tod ihres Sohnes in dem vorstehend abgegrenzten Anspruch der Klägerin durch sie erlittenen Beeinträchtigung vorerst wegen Mangel geeigneter Anhaltspunkte noch nicht erfolgen, weshalb unter Vorbehalt der Entscheidung über den Betrag und die Prozesskosten vorab über den Grund des Anspruchs erkannt worden ist“. (Erk. des I. Senats des Ober-Landesgerichts zu Kolmar vom 26. Januar 1885. B. wider Eisenbahn; Duy und Sauter, Jur. Zeitschr. für Elsass Lothr. Bd. X S. 108 ff.)

Miszellen.

Belgische Vizinalbahnen.

Man schreibt aus Brüssel, dass die „Nationale Societät für Erbauung der Vizinalbahnen“ am 1. April die erste Schiene bei Silly-Holleberg gelegt hat.

Aus Italien.

Die Vorberathung der Eisenbahnkonventionen im Senate hat zu keinerlei Kontroversen Anlass gegeben, da die Interessenten an dem Eisenbahngeschäfte im Senate noch zahlreicher sind als in der Kammer. Zum Berichterstatter des Centralausschusses wurde der Senator Saracco mit dem Mandate gewählt, die Gesetzvorlage ohne jede Veränderung anzunehmen. Jedoch hat sich der Senat vorbehalten, bei der öffentlichen Berathung des Gesetzes von der Regierung Erklärungen hervorzurufen, welche, mit den Betriebsgesellschaften vereinbart, die der Kammer gegebenen Auslegungen des Vertrags bestätigen sollen. In gleicher Weise sollen für die Konzession der nicht speziell angeführten 1 000 km neuer Eisenbahnen die Grundsätze festgestellt werden, wie dieselben nach Billigkeit auf die verschiedenen Provinzen Italiens zu vertheilen wären. Man hofft, dass die Berathung der Eisenbahnkonventionen im Senate, welche am 10. April beginnen sollte, etwa 14 Tage in Anspruch nehmen wird.

Aus Russland: Rostow-Wladikawkas-Eisenbahn.

Nachdem der Rostow-Wladikawkas-Eisenbahn der Bau und der Betrieb der Noworossisk-Zweigbahn übertragen worden ist, umfasst die Rostow-Wladikawkas-Bahn ein Netz von $909^1/_2$ Werst und zerfällt in zwei Sektionen: a) Rostow-Wladikawkas-Sektion von Rostow am Don nach Wladikawkas (651,185 Werst) und b) die 258,41 Werst lange Noworossisk-Zweigbahn von der Station Tichorjezkaja nach Noworossisk.

Gesellschaft für Bau und Betrieb der Türkischen Anschlussbahnen.

Die Gesellschaft, welche nunmehr in Konstantinopel ein Büreau eröffnete, hat in den Verwaltungsrath folgende Herren

gewählt: A. André (Banque de France), Marquis de Poenc und Theodor Berger (Banque Ottomane), Denfert-Rochereau und Hentsch (Comptoir d'Escompte), M. Sautter (Société Générale), sämmtlich in Paris, ferner Aubaret und Caillard (Mitglieder des Verwaltungsrathes der Bondholders) und Banquier Stefanovitch in Konstantinopel.

Bulgarische Eisenbahnverhältnisse.

Wegen der beabsichtigten Ausdehnung des Bulgarischen Eisenbahnnetzes hat die Regierung des Fürsten Alexander eine grössere Zahl junger Bulgaren nach Russland gesandt, um dort das Eisenbahnwesen zu erlernen. Einige, welche als Ingenieure ausgebildet werden sollen, haben einen vollen Kursus auf der technischen Schule zu Moskau und beim Bau von Bahnen durchzumachen; Andere werden für höhere Kontrole und Administrationsstellen in Sofia ausgebildet und endlich die grössere Zahl für den Stations-, Güter- und Lokomotivdienst geschult.

Die Kosten dieser Kommandos und Studien trägt zum grössten Theile der Bulgarische Staat; die so vorgebildeten jungen Leute sollen demnächst an die Stelle der jetzt angestellten Ausländer treten.

(Dass der Bulgarische Staat auch bezüglich des Eisenbahnwesens so zu sagen auf eigenen Füssen stehen will, kann man ihm nicht verdenken, ob aber die Wahl von Russland als theoretischer und praktischer Lehrmeister im Eisenbahnbau- und Betriebsdienste eine glückliche ist, dürfte wenigstens zweifelhaft sein. Bemerkung des Referenten.)

Untersuchung der Newyorker Hochbahn.

Um das Newyorker Publikum hinsichtlich der Sicherheit der städtischen Hochbahnen zu beruhigen, sind dieselben von einer Kommission hervorragender Brückeningenieure einer eingehenden Untersuchung unterzogen worden. Der Kommissionsbericht erklärt, dass der Bau aus gutem Eisen hergestellt und hinreichend sicher für den bestehenden Verkehr sei. Hinsichtlich eines Theiles des Baues sind Verstärkungen empfohlen. Das Brechen der Niete in den aus schmiedeeisernen Kanalprofilen hergestellten Säulen, die mit Konkretmauermasse gefüllt sind, wird dem Frost zugeschrieben, welcher das Konkret ausgedehnt haben soll und es ist daher die Entfernung dieses Materials aus den Säulen angeordnet. Herausgenommene Eisenproben trugen eine Probelast von 1 200 bis 2 200 kg pro 1 qcm und brachen bei 3 500 bis 3 800 kg pro 1 qcm und die Ausdehnung betrug 0,19 bis 0,29 der ursprünglichen Länge.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Am 1. d. Mts. ist eine neue Ausgabe des „Betriebsreglements des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen" erschienen, durch welche das gleiche Reglement vom 1. Januar 1881 nebst den zu demselben ausgegebenen Nachträgen I bis IX aufgehoben wird.

Exemplare des neuen Vereins-Betriebsreglements können von der unterzeichneten geschäftsführenden Direktion (S. W. hier, Bahnhofsstrasse 3) bezogen werden.

Berlin, den 14. April 1885. (857)

Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

I. Güterverkehr.

Mit 1. Mai d. Js. treten die **Nachträge XV und XVI zum Niederländisch-Oesterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarife** Theil II und III in Kraft.

Diese Nachträge enthalten eine Ergänzung der Waarenklassifikation und können Exemplare derselben von den Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 18. April 1885. (858)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Für Kohlensendungen von Zwickau nach der Württembergischen Station Unterkochen wird bei Erfüllung eines jährlichen Minimalquantums von 200 Wagenladungen à 10 000 kg gegen Einreichung der betreffenden Frachtbriefe eine Frachtrückvergütung von 2 ℳ pro Wagenladung gewährt. Die Einreichung der Frachtbriefe hat bei der unterzeichneten Generaldirektion zu erfolgen.

Dresden, am 15. April 1885. (859)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, von Tschirschky.

Nord-Ostsee-Hannover-Thüringischer Verband. Mit sofortiger Gültigkeit treten für den Verkehr der Stationen Gräfenroda, Oberhof, Zella-Mehlis, Suhl, Dietzhausen, Rohr, Grimmenthal, Ritschenhausen, Arnstadt, Plaue, Elgersburg und Ilmenau loco und trans. des Direktionsbezirks Erfurt und Grimmenthal der Werrabahn neue bezw. ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 17. April 1885. (860)

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Die nach dem Klassifikationsverzeichniss im Heft I des **Belgisch-Südwestdeutschen Tarifs** dem Spezialtarif III zugewiesenen Artikel

„Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl",
„Luppenstäbe (Rohschienen)",
„Rohe Blöcke von Flussstahl" und
„Stahlknüppel (Billets)"

werden vom 1. Juni d. Js. ab in den, höhere Frachtsätze nachweisenden, Ausnahmetarif 4 versetzt.

Nur für den überseeischen Export der genannten Waaren aus Deutschland nach den Belgischen Seehäfen bleiben die Sätze des Spezialtarifs III auch ferner in Kraft.

Die gleichen Artikel sind ferner vom 1. Juni d. Js. ab in dem Ausnahmetarif b auf Seite 109 des Belgisch-Südwestdeutschen Tarifheftes III b zu streichen.

Strassburg, den 17. April 1885.

Kaiserliche General-Direktion (861) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband. Gütertarif, Theil II. Auf Station Hainholz (Umkartirungsstation von Hannover Nordbahnhof) finden sämmtliche Frachtsätze und Entfernungen der Station Hannover Nordbahnhof in dem Theil II des Deutsch-Mittelrussischen Gütertarifs gleichmässig Anwendung.

Bromberg, den 14. April 1885. (862J)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die Artikel Roggen- und Weizenmehl, Malz und Samenaussiebsel, Spreu und Kleie werden von sogleich in den vom 1./13. Dezember a. pr. gültigen Getreidetarif von Stationen der Charkow-Nikolajew Bahn nach Danzig und Neufahrwasser einbezogen.

Danzig, den 18. April 1885. (863J)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verbandverwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Die Getreide etc. Frachtsätze ab Kiew-Fluss nach Danzig und Neufahrwasser werden für seewärts zum Export bestimmte Sendungen von sogleich bis zum Schluss der Dniepr-Navigation auf folgende Beträge pro 10 000 kg ermässigt: Für Weizen und Oelsaaten exkl. Leinsaat nach Danzig auf 79,65 Rbl., 66,94 ℳ, nach Neufahrwasser auf 79,65 Rbl., 68,92 ℳ, für Leinsaat und die übrigen Getreidesorten nach Danzig auf 69,95 Rbl., 61,69 ℳ, nach Neufahrwasser auf 69,95 Rbl., 63,43 ℳ.

Danzig, den 17. April 1885. (864J)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verbandverwaltungen.

Weichsel-Eisenbahnverband. Der Artikel Chilisalpeter wird von sogleich sub 18 a in den vom 1./13. April cr. gültigen Ausnahmetarif für verschiedene Artikel ab Danzig nach Kiew einbezogen. Die Frachtsätze betragen für Stückgut 20,67 Kop., für mindestens 305 Pud 18,67 Kop. pro Pud.

Danzig, den 18. April 1885. (865J)

Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn, Namens der Verbandverwaltungen.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. April 1885 neuen Stils tritt der erste Nachtrag zum Anhang II zu der vom 1. Januar 1883 n. St. ab gültigen 2. Ausgabe des Deutsch-Russischen Gütertarifs in Kraft.

Durch denselben werden die Stationen Inowrazlaw und Montwy des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in den qu. Anhang II für den Transport von Soda (Spezial-Tarif IV) aufgenommen.

Exemplare des qu. Nachtrages sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 16. April 1885. (866J)

Königliche Eisenbahndirektion, als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Verband. Die zwischen Rieneck und Züttlingen bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Zuckerrüben und Rübenrückstände treten mit dem 1. Juni d. Js. ausser Kraft.

Das Nähere ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 15. April 1885. (867)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Die in der **Güterklassifikation des Bergisch-Märkisch-Belgischen Verbandstarifs vom 1. Januar 1880** und des **Bergisch-Märkisch-Grand Central Belge-Verbandstarifs vom 1. Juli 1881** namhaft gemachten Artikel „Eisen (Roh-), Rohstahleisen, Eisenluppen in Masseln (Broden) oder Prismen, Brucheisen (altes Eisen), alte Eisenmunition, alte Eisenbahnschienen, alte Grubenschienen, Eisen- und Stahlabfälle, Stahlbruch und Eisenfeile" kommen mit

dem 1. Juni d. Js. in Wegfall und werden an deren Stelle die nachfolgenden Artikel aufgenommen:

„Luppen von Schweisseisen und Schweissstahl, auch Luppenstäbe (Rohschienen), rohe Blöcke von Flusseisen und Flussstahl, auch Stahlknüppel (Billets).“ Ausnahmetarif 7a;*)

„Eisen (Roh-) aller Art in Masseln (Broden) oder Prismen, altes abgängiges Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlbruch, alte Eisen- und Stahlmunition, alte gebrauchte Eisenbahn- und Grubenschienen, alte gebrauchte Schwellen, alte gebrauchte Radbandagen und sonstige alte Radtheile; ferner Abfälle von Stahl und Eisen, auch Weissblechabfälle.“ Ausnahmetarif 7b.*)

*) Anmerkung. Im Transitverkehr über die Belgischen Hafen- bezw. Kanalstationen erfolgt Tarifirung nach Ausnahmetarif 10.

Elberfeld, den 15. April 1885. (868)
Königliche Eisenbahndirektion.

Norddeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von Sprit in Wagenladungen von 5 000 und 10 000 kg ab Leipzig, Thüring. Bahnhof, nach Zug treten am 1 k. M. direkte Ausnahmefrachtsätze von 497 bezw. 414 Centimen auf 100 Kilogramm in Kraft.

Karlsruhe, den 18. April 1885. (869)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Nachdem mit dem 1. April d. J. ein **neuer Gütertarif** für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks **Frankfurt a/M.** einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks **Breslau**, sowie Station Kempen der Breslau - Warschauer Eisenbahn andererseits zur Einführung gelangt ist, wird der Vieh- etc. Tarif für den Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Breslau vom 1. September 1884 auf den Umfang des vorbezeichneten Gütertarifs bezüglich der Beförderung von Leichen und Fahrzeugen, sowie von Einzelvieh ausgedehnt. Ausgenommen hiervon sind jedoch diejenigen Stationen bezw. Haltestellen, auf welchen die Abfertigung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren Mangels der erforderlichen Vorrichtungen nicht erfolgen kann, worüber bei den Expeditionen das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 13. April 1885. (870)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Hessische Ludwigsbahn. Zum Bayerisch-Hessischen Holztarif wird am 20. cr. der II. Nachtrag eingeführt; derselbe enthält eine neue Nomenklatur, neue, theilweise ermässigte Frachtsätze für die Stationen Darmstadt, Frankfurt a/M. H. L. B. und Ostbahnhof, sowie Frachtsätze für die Station Gau-Bickelheim. Exemplare à 15 ₰ können bei unserem Tarifbüreau käuflich bezogen werden.

Mainz, den 17. April 1885. (871)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt Die im Lokalgüter- und Vieh- etc. Tarif des Direktionsbezirks Berlin vom 1. April cr. enthaltenen Bestimmungen und Tarifsätze für Berlin A.-Dresd. Bhf., Calau und Horka treten unter Aufhebung der seitherigen bezüglichen Bestimmungen und Tarifsätze des obenbezeichneten Verkehrs sofort bezw., soweit Frachterhöhungen damit verbunden sind, am 1. Juni d. J. für die gleichnamigen Stationen auch im oben genannten Verkehr in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandexpeditionen.

Erfurt, den 17. April 1885. (872)
Königliche Eisenbahndirektion.

Königliche Eisenbahn - Direktion. Am 1. Juni cr. treten in den Staatsbahnverkehren Hannover - Berlin und Oldenburg-Berlin für den Verkehr zwischen den Stationen der Linien Lüneburg-Harburg - Bremen - Bremerhafen und Geestemünde des Direktionsbezirks Hannover und den Stationen der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und den Stationen der zum Direktionsbezirk Berlin gehörigen vorm. Berlin - Stettiner Eisenbahn theilweise erhöhte Frachtsätze in Kraft und kommen ferner für die Stationen Harburg, Stelle, Winsen, Bardowieck und Lüneburg im Verkehr mit den Stationen Berlin Anh.-Dresd. Bhf., Berlin Görl. Bhf., Berlin Potsd. Bhf., Grunewald, Halensee, Rixdorf, Tempelhof, Westend und Wilmersdorf-Friedenau erhöhte Entfernungen zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die bezeichneten Stationen sowie das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz.

Berlin, den 18. April 1885. (873)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai cr. kommt im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbande** der Nachtrag XI zum 2. Heft des Tarifs für den Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen sowie der Nachtrag XIII zum Tarif für den Güterverkehr mit der Station Basel zur Einführung.

Diese Nachträge enthalten neben sonstigen Aenderungen anderweite, theils erhöhte, theils ermässigte Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für die Stationen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Overath, Ründeroth, Siegburg und Wahlscheid (welche, soweit sie höher sind als die bisherigen, erst am 1. Juni d. J. in Kraft treten), der erstgedachte Nachtrag ausserdem anderweite, theilweise ermässigte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Kalk, Mülheim a/Rh. Rh. und Urbach.

Exemplare der Nachträge sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Ferner treten im Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehre am 1. Mai d. J. die folgenden Tarifmassregeln in Kraft:

1. Die Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen Bühl i/Els. und Heissenstein werden mit den für Gebweiler bestehenden Tarifentfernungen zuzüglich 4 km (für Bühl i/Els.) bezw. 2 km (für Heissenstein) in den Verbandsverkehr aufgenommen.

2. Im Verkehre mit den Stationen Ehrenfeld, Köln, Mechernich, Stolberg, Uerdingen des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Wesel, des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Bestwig-Nuttlar des Direktionsbezirks Elberfeld nach den Stationen Basel, Constanz, Schaffhausen, Singen und Waldshut der Badischen Staatsbahnen sowie Altmünsterol Grenze und Basel der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen wird Blei in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und Rollen (Walzblei), sowie Bleidraht, Bleiglätte, Bleiröhren, Bleischrot, alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle in Wagenladungen von je 10 000 kg zu Ausnahmefrachtsätzen abgefertigt, welche denjenigen des Spezialtarifs II gleich sind.

Köln, den 16. April 1885. (874)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juni d. J. treten an Stelle des jetzigen **Hanseatisch - Ostdeutschen Verband-Gütertarifs** folgende neue Tarife für den direkten Güterverkehr:

1. zwischen Stationen der Mecklenburgischen Friedrich - Franz, Güstrow-Plauer und der Lübeck - Büchener Eisenbahn einerseits und Stationen der drei östlichen Direktionsbezirke Bromberg, Berlin und Breslau einschliesslich der Ostpreussischen Südbahn andererseits der neue Hanseatisch - Ostdeutsche Verband-Gütertarif,

2. zwischen den Stationen der vormaligen Berlin-Hamburger, Altona-Kieler und Schleswigschen Eisenbahnen, — jetzt des Eisenbahn - Direktionsbezirks Altona — sowie Itzehoe der Holsteinschen Marschbahn und Stationen der Wittenberge-Perleberger und Paulinenaue - Neu-Ruppiner Eisenbahn einerseits und den Stationen der drei östlichen Direktionsbezirke Bromberg, Berlin und Breslau einschliesslich der Marienburg - Mlawkaer und der Ostpreussischen Südbahn bezw. der Stargard - Cüstriner und der Breslau - Warschauer Eisenbahn andererseits die neuen Staatsbahn - Gütertarife Altona - Bromberg, Altona-Berlin und Altona-Breslau.

Durch den ad 1. genannten neuen Hanseatisch - Ostdeutschen Verbandtarif kommen ausserdem neue direkte Frachtsätze zwischen Stationen der Mecklenburgischen Südbahn und der Gnoien-Teterower Bahn einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Berlin (nördliche Linien) andererseits bezw. erweiterte direkte Frachtsätze zwischen letzteren und Stationen der Güstrow-Plauer Eisenbahn, — sowie für Stationen der Lübeck-Büchener, Mecklenburgischen Friedrich - Franz und der Eutin-Lübecker Eisenbahn mit sämmtlichen Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Berlin und Breslau zur Einführung und wird ferner der bisher im Norddeutsch - Sächsischen Verbande abgefertigte direkte Güterverkehr zwischen Stationen der Berlin-Dresdener Eisenbahn einerseits und Stationen der Lübeck-Büchener, Eutin - Lübecker und Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn andererseits in diesen Verbandverkehr übernommen.

Hierbei werden die bisherigen direkten Frachtsätze zwischen Kempen der Br. W. E. und Lübeck sowie zwischen Stationen der Marienburg - Mlawkaer Eisenbahn einerseits und Stationen der Lübeck-Büchener und Mecklenburgischen Friedrich - Franz Eisenbahn ohne Ersatz aufgehoben.

Durch die vorstehend unter 2. bezeichneten neuen Staatsbahntarife mit Stationen des Direktionsbezirks Altona werden auch für die Stationen der bisher zum Direktionsbezirk Hannover gehörigen Strecken Lauenburg-Lüneburg und Echem-Hohnstorf neue bezw. anderweite direkte Entfernungen und Frachtsätze eingeführt.

Dagegen kommen die direkten Frachtsätze für den bisher im Hanseatisch-Ostdeutschen Verbande abgefertigten Verkehr mit den Stationen Lüneburg und Buchholz der vorm. Berlin - Hamburger Eisenbahn, welche mit den gleichnamigen Stationen des Direktionsbezirks Hannover vereinigt sind, künftig lediglich in den Staatsbahnenverkehren zwischen den Direktionsbezirken Hannover einerseits und Berlin, Bromberg und Breslau andererseits zur Anwendung und wird ferner der Verkehr zwischen Neubrandenburg M. F. F. einerseits und Stationen des Direktionsbezirks Berlin und der vorm. Breslau-Freiburger Eisenbahn künftig nach Mass-

gabe des Lokaltarifs der Königl. Eisenbahndirektion Berlin bezw. des Staatsbahntarifs Breslau-Berlin abgefertigt.

Durch die neuen Tarife werden aufgehoben:

1. der Hanseatisch-Ostdeutsche Verband-Gütertarif vom 1. Juli 1883 nebst Nachträgen, mit Ausschluss jedoch der direkten Frachtsätze zwischen Stationen des Direktionsbezirkes Hannover (exkl. Adendorf, Echem und Hohnstorf) und der Oldenburgischen Staatsbahn einerseits und Stationen der Ostpreussischen Südbahn, der Breslau-Schweidnitz-Freiburger, Rechte-Oder Ufer, Breslau-Warschauer und bezw. Posen-Kreuzburger Eisenbahn andererseits, sowie mit Ausschluss der im Tarifheft 2 vorgesehenen direkten Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt,

2. die im Norddeutsch-Sächsischen Verband-Gütertarife vom 1. Februar d. Js. enthaltenen direkten Frachtsätze zwischen Stationen der Berlin-Dresdener Eisenbahn einerseits und Stationen der Eutin-Lübecker, Lübeck-Büchener und Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn andererseits,

3. die im Verbands-Gütertarif für den Ostsee-Eisenbahnverband vom 15. Mai 1882 nebst Nachträgen enthaltenen direkten Frachtsätze zwischen Stationen der Altona-Kieler und der Eutin-Lübecker Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin andererseits,

4. die in den Staatsbahn-Gütertarifen Bromberg-Hannover vom 1. Juni 1882, Hannover-Berlin vom 15. Mai 1882 und Hannover-Breslau vom 1. Juni 1882 enthaltenen direkten Frachtsätze für die Stationen Adendorf, Echem und Hohnstorf des Direktionsbezirkes Hannover, jetzt Altona, mit den Stationen der Direktionsbezirke Bromberg, Berlin und Breslau und den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,

5. der Gütertarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und den Stationen der Neubrandenburg-Friedländer Eisenbahn andererseits, gültig vom Tage der Betriebseröffnung der letzteren (5. November 1884).

Durch die neuen Tarife treten grösstentheils Ermässigungen der bisherigen Frachtsätze ein, in mehreren Relationen bezw. Tarifklassen jedoch auch Frachterhöhungen bezw. Beschränkungen, über welche die Verbandstationen demnächst nähere Auskunft zu ertheilen in der Lage sind. Letztere ertheilen schon jetzt die Verkehrsbüreaus der Königlichen Eisenbahndirektionen zu Berlin, Breslau und Bromberg für ihre resp. Bezirke.

Berlin, den 17. April 1885. (875)
Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Vom 15. d. Mts. ab findet eine **direkte Güterabfertigung** im Verkehr zwischen Station **Heidelsheim** der Badischen Staatsbahn einerseits und den Stationen **Trier l. u. r. M.** des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) statt. Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 15. April 1885. (876)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Weichsel-Eisenbahnverband. Die Getreide-Frachtsätze von den Stationen Tscherkassy der Fastowbahn und Krementschug der Charkow-Nikolajewbahn nach Danzig und Neufahrwasser werden von sofort wie folgt ermässigt. Von Tscherkassy auf 102,50 R. und 67,45 *M.* bezw. 102,50 R. und 69,27 *M.*, von Krementschug auf 127,12 R. und 43,36 *M.* bezw. 127,12 R. und 44,99 *M.* pro 10 000 kg.

Danzig, den 9. April 1884. (877 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Am 15. Mai cr. tritt zum Anhang zum **Schlesisch-Polnischen Gütertarife** (Ausnahmetarif für Oberschlesische Steinkohlentransporte) ein Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält neue direkte Frachtsätze nach Stationen der Iwangorod-Dombrowa Eisenbahn und ermässigte Frachtsätze nach einigen Stationen der Warschau-Wiener und Warschau-Bromberger Eisenbahn.

Druckexemplare sind bei uns unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 15. April 1885. (878)
Königliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahn-Güterverkehr Frankfurt a/M.-Magdeburg. Für Steinsalztransporte in Quantitäten von 10 000 kg pro Wagen oder Bezahlung der Fracht für dieses Quantum pro Wagen von Stassfurt (Station) und Stassfurt (Salzschacht und Fabriken) nach den nachbezeichneten Stationen kommen vom 1. Mai d. J. ab folgende ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Berechnung

nach	von Stassfurt (Station)	von Stassfurt (Salzschacht und Fabriken)
Höchst	0,818 *M.*	0,828 *M.*
Biebrich	0,875 „	0,885 „
Griesheim (chem. Fabrik)	0,814 „	0,824 „
Mühlheim a/M.	0,774 „	0,784 „
Offenbach	0,786 „	0,796 „
	pro 100 kg.	

Magdeburg, den 17. April 1885. (879)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Galizischer Gemeinschaftsverkehr. Ausgabe neuer Tarife. Mit 1. Mai 1885 treten unter Aufhebung des Tarifes für den Galizischen Gemeinschaftsverkehr vom 1. Mai 1881 sammt Nachträgen I—VI für den Verkehr zwischen den Galizischen Bahnen untereinander direkte Frachtsätze in Kraft, welche in folgenden einzelnen Tarifheften enthalten sind:

Tarifheft 1 für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Carl Ludwig-Bahn anderseits;

Tarifheft 2 für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn anderseits;

Tarifheft 3 für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits;

Tarifheft 4 für den Verkehr zwischen Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen einerseits und Stationen der Ersten Ung.-Galiz. Eisenbahn anderseits;

Tarifheft 5 für den Verkehr zwischen Stationen der Carl-Ludwig-Bahn einerseits und Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn anderseits;

Tarifheft 6 für den Verkehr zwischen Stationen der Carl-Ludwig-Bahn einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits;

Tarifheft 7 für den Verkehr zwischen Stationen der Carl-Ludwig-Bahn einerseits und Stationen der Ersten Ung.-Galiz. Eisenbahn anderseits;

Tarifheft 8 für den Verkehr zwischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits;

Tarifheft 9 für den Verkehr zwischen Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn einerseits und Stationen der Ersten Ung.-Galiz. Eisenbahn anderseits;

Tarifheft 10 für den Verkehr zwischen Stationen der Ersten Ung.-Galiz. Eisenbahn einerseits und Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anderseits.

In obigen Tarifheften sind Frachtsätze enthalten für die nach Theil I des Lokaltarifes gemeinsamen Waarenklassen bis inkl. Klasse C, ferner für:

Spezialtarif 1 für Getreide- und Hülsenfrüchte, Mahlprodukte und Mehl, Malz, Oelkuchen und Oelkuchenmehl, Oelsaaten, Reis, Stärke;

Spezialtarif 2 und zwar
a) für Werk- und Nutzholz, Fassreifen,
b) für Eisenbahnschwellen, hölzerne;

Ausnahmetarif I für Kohlen, mineralische;

Ausnahmetarif II für Erze, Dungkalk, Bruch- und Bausteine, Walzensinter und Hammerschlag, Schiefer, Borke, Dünger, Zuckerrüben und Rübenschnitte;

Ausnahmetarif III für Spiritus in Fässern oder in Cisternen (Reservoir-)Wagen;

Ausnahmetarif IV für leere gebrauchte Emballagen;

Ausnahmetarif V für Brennholz;

Ausnahmetarif VI für Steinsalz und Sudsalz;

Ausnahmetarif VII für Petroleum, Naphta (Bergnaphta), weisses Steinöl, Bergöl oder Erdöl, Blau- und Grünöl und Mineraltheer in Fässern oder in Cisternen-(Reservoir-)Wagen, dann Schwefelsäure in Fässern.

Exemplare dieser Tarifimpressen sind zu den hierfür festgesetzten Preisen bei den betheiligten Verwaltungen zu beziehen.

Wien, den 18. April 1885. (880)
Die Generaldirektion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn
zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Am 1. Mai 1885 tritt der neue Tarif: Nordwest-Böhmen-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz in Kraft.

Exemplare desselben liegen bei den betheiligten Verwaltungen und der Unterzeichneten zur Einsicht sowie zum Bezuge bereit.

Wien, den 16. April 1885. (881)
Die Generaldirektion.

Deutsch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 1. Mai l. J. tritt der Nachtrag XXV zum Deutsch-Ungarischen Verbandtarife vom 1. Januar 1880 in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält Ergänzung der Waarenklassifikation und Ausscheidung der Station Hamburg der K. Eisenbahndirektion in Hannover aus dem Verbandtarife.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (882 RM)

Oesterreichisch-Ungarisch-Vorarlberger Verkehr. Mit 1. Mai treten in Kraft:

A.
Ausnahmetarife
für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten aus Getreide und Hülsenfrüchten, Malz, sowie von Oelsaaten bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken bei Aufgabe in jedem Gewichte; Wein, Sprit und Spiritus in

Fässern, Reservoir- oder Cisternenwagen bei Aufgabe von mindestens 5 000 beziehungsweise 10 000 kg oder Frachtzahlung für dieses Gewicht pro Frachtbrief und Wagen, sowie von leer retourgehenden oder zur Füllung versendeten Wein- oder Spiritusfässern, bei Aufgabe in jedem Gewichte zwischen Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft, der priv. Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft (Ung. Linien), der Lokalbahn Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek, der Königl. Ungar. Staatseisenbahnen, der Báttaszek-Dombovár-Zákányer (Donau-Drau) Bahn, der Arad-Temesvárer Eisenbahn, der Budapest-Fünfkirchner Bahn, Mohácz-Fünfkirchner und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Ungarischen Westbahn und der Raab-Oedenburg-Ebenfurter Eisenbahn einerseits und Stationen der

K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen (Vorarlberger Bahn)

anderseits.

B.

Ausnahmetarife

für den Transport von

oben angeführten Artikeln,

unter den gleichen Bedingungen, zwischen Stationen derselben Verwaltungen einerseits und

Lindau

(Station der K. K. Oesterreichischen und Königl. Bayerischen Staatseisenbahnen)

anderseits.

Durch gegenwärtige Tarife wird der Ausnahmetarif vom 20. September 1884 etc. ausser Wirksamkeit gesetzt.

Wien, im April 1885. (883)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,

in nomine der Verbandsverwaltungen.

Getreide-Exporttarif von Stationen der Ekaterinen-Eisenbahn nach Podwoloczyska und Brody. Vom 15./27. April a./n. St. 1885 tritt für den obigen Verkehr ein neuer Tarif in Kraft, welcher im kommerziellen Büreau der Betriebsdirektion in Lemberg und im Oekonomate in Wien zu beziehen ist.

Wien, 15. April 1885. (884)

Die General-Direktion

der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

Südwestrussisch - Galiz. - Norddeutscher Verkehr. Mit 1. Mai n. St. 1885 gelangt ein neuer Tarif für den obigen Verkehr zur Einführung. Derselbe enthält direkte Frachtsätze zwischen Deutschen Stationen einerseits, dann Podwoloczyska transit, Brody transit, Tarnopol transit und Sokal transit andererseits und zwar für den allgemeinen Klassengutverkehr sowohl, als auch für eine Reihe von in Ausnahmetarife eingereihte Export- und Importartikel Russlands.

Exemplare sind bei den betheiligten Bahnen zum Preise von 60 Kr. = 1 *M.* pro Stück zu beziehen.

Wien, den 13. April 1885. (885)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,

zugleich Namens der betheiligten Bahnen.

Niederländisch- resp. Deutsch - Oesterreichisch - Ungarische Eisenbahnverbände. Mit 1. Mai l. J. tritt ein neuer Theil I für die Niederländisch- resp. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbände, enthaltend allgemeine Bestimmungen für den Güterverkehr und Waarenklassifikation in Kraft, und werden die für die Hafen- und Binnenverkehre giltigen Theile I für die gleichnamigen Verbände vom 1. September 1883 sammt Nachträgen hierzu aufgehoben.

Insofern durch die Bestimmungen des neuen Tariftheils I den seither giltigen gegenüber Erhöhungen in Frage kommen, treten diese neuen Bestimmungen erst ab 1. Juni l. J. in Wirksamkeit.

Exemplare können in einigen Tagen bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staats - Eisenbahn - Gesellschaft, I. Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (886 RM)

Rumänische Eisenbahnen. Tarifwesen. Am 15. April l. J. tritt Nachtrag XV zu Theil II des Lokalgütertarifs in Kraft. (887)

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Szatmár - Nagybányaer Eisenbahn. Der seit Eröffnung der Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn gültige Lokaltarif Heft I für den Personen- und Gepäcktransport, sowie der am 15. August 1884 in Wirksamkeit getretene Lokaltarif Theil II für Eil- und Frachtgüter werden am 20. April 1885 ausser Kraft gesetzt und treten mit demselben Tage neue Lokaltarife in Wirksamkeit, welche sowohl in den Stationen, als auch bei der Materialverwaltung der Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn in Budapest zu dem festgesetzten Preise käuflich zu haben sind.

Budapest, im April 1885. (888)

Die betriebführende Direktion.

Ungarische Nordostbahn. Anlässlich der im laufenden Jahre in Budapest stattfindenden allgemeinen Landes-Ausstellung tritt am 1. Mai l. J. ein Tarif (Heft II Oesterreichische und Bosnische Stationen) für ermässigte Tour- und Retourkarten II. und III. Klasse von den meisten Oesterreichischen und Bosnischen Stationen nach Budapest in Kraft, und bleibt bis 31. Oktober in Wirksamkeit.

Tarifexemplare sind vom 20. April an bei der Generaldirektion der Ung. Nordostbahn (Materialverwaltung II. Bezirk, lánczhid útcza 1), sowie bei den Direktionen der an dem Tarife betheiligten Eisenbahnverwaltungen um den Preis von 15 kr. käuflich zu haben.

Budapest, am 15. April 1885. (889)

Im Namen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen:

Die Generaldirektion der Ungarischen Nordostbahn.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Crefelder Eisenbahn. Mit dem 1. Mai d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Personen im Lokalverkehr in Kraft.

Derselbe enthält theilweise ermässigte Tarifsätze für die Personenbeförderung zwischen den einzelnen Stationen.

Abonnementskarten zu 30 Fahrten werden mit 50 pCt. Ermässigung auf den Preis der einfachen Personenzugbillets verausgabt.

Der Tarif vom 1. Juli 1879 tritt mit obengenanntem Tage ausser Kraft.

Crefeld, im April 1885. (890)

Die Direktion.

III. Lieferfristen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Lieferfrist - Verlängerungen. Für den Uebergang von Gütern in Station Kelenföld ist — zufolge einer Mittheilung der Betriebsdirektion der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn — für den Verkehr mit den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft eine Zuschlagsfrist und zwar für Frachtgüter von 12 und für Eilgüter von 6 Stunden mit einer Gültigkeitsdauer bis Ende März 1886 — ausschliesslich der Thiertransporte — und unter der Beschränkung bewilligt worden, dass diese Zuschlagsfrist nur bei den in der genannten Station übergehenden, für Stationen der Budapest - Fünfkirchener, Fünfkirchen-Barcser und Mohacs-Fünfkirchener Eisenbahn bestimmten Sendungen Anwendung findet.

Berlin, den 18. April 1885. (891)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit der Bekanntmachung des Herzoglichen Staatsministeriums vom 22. Juni 1880, die Emission von 165 000 *M.* Prioritätsobligationen der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft betr., wird die Ausloosung derjenigen der gedachten Obligationen, welche bestimmungsmässig zur Rückzahlung kommen sollen,

am Sonnabend, den 9. Mai d. J.,

Morgens 11 Uhr

in der Bahnhofsrestauration hieselbst vorgenommen werden.

Braunschweig, 11. April 1885. (892)

Der Verwaltungsrath

der Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

V. Generalversammlungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Die unterzeichnete Verwaltung beehrt sich die Herren Aktionäre zur XVIII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Montag, den 1. Juni 1885, um 10 Uhr Vormittags, auf dem Nordwestbahnhofe in Wien, Ankunftsseite (Saal für Erwartende) stattfindet.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Geschäftsbericht für das Jahr 1884;
2. Bericht des in der vorjährigen Generalversammlung zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1884 gewählten Revisionsausschusses;
3. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes, betreffend die Verwendung des Reingewinnes und Einlösung der am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkoupons.
4. Bericht des Verwaltungsrathes in Bezug auf das Uebereinkommen mit der hohen K. K. Regierung vom 28. Dezember 1884 wegen Erhöhung des garantirten Anlagekapitals, eventuell Antrag wegen Modifikation dieses Uebereinkommens;
5. Wahl von Verwaltungsraths - Mitgliedern;
6. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung der Rechnungen für das Jahr 1885 (nach § 46 der Statuten).

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen dem § 37 der Statuten gemäss, die Aktien längstens bis 2. Mai Mittags 12 Uhr in Wien bei der gesellschaftlichen Liquidatur (Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe) oder bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt, — in Berlin bei der Deutschen Bank, — in Frankfurt a/M. beim Frankfurter Bankverein deponiren und unter Einem die auf ihre Namen lautenden Legitimationskarten in Empfang nehmen.

Gleichzeitig mit den Aktien sind die von den Herren Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen über die deponirten Aktien in doppelter Ausfertigung einzubringen, deren eine mit der Erlagsbestätigung versehen, sogleich zurückgestellt wird.

Laut § 34 der Statuten haben die Besitzer von Stammaktien und jene von Aktien lit. B in der Generalversammlung gleiches Stimmrecht.

Je zehn Aktien geben das Recht auf Eine Stimme.

Abwesende können sich mittelst Vollmacht durch stimmfähige Aktionäre ver-

treten lassen und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite ner Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterfertigen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Erlagsbestätigungen wieder erhoben werden.

Konsignationsblanquette werden von der gesellschaftlichen Liquidatur und den bezeichneten Depôtstellen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 16. April 1885. (893)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Böhmische Westbahn. Die XXV. (ordentliche) Generalversammlung der Aktionäre findet am 21. Mai 1885, Vormittags 10 Uhr, in Wien im Büreau der Gesellschaft I. Elisabethstrasse No. 9 statt.

Tagesordnung:

1. Vortrag des Geschäftsberichtes und des Berichtes des Revisionsauschusses.
2. Beschlussfassung über die Verwendung des Erträgnisses.
3. Wahl des Revisionsausschusses.
4. Verwaltungsraths-Wahlen.

Behufs Ausübung des Stimmrechtes (je 20 Aktien geben das Recht auf eine Stimme) sind die Aktien zu hinterlegen:
in Wien bei der Centralkassa der Böhmischen Westbahn I. Elisabethstrasse No. 9,
in Prag bei der Betriebs-Hauptkassa und bei der Filiale der K. K. pr. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
in Frankfurt a/M. bei dem Bankhause M. A. von Rothschild & Söhne und
in Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft,
und zwar: in Wien bis zum 7. Mai l. J. mittelst zweifach, an den auswärtigen Plätzen bis zum 6. Mai l. J. mittelst dreifach auszufertigender Konsignationen.

Konsignationsblanquette werden an den bezeichneten Erlagsorten unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 17. April 1885. (894)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Lemberg - Czernowitz - Jassy Eisenbahngesellschaft. Der gefertigte Verwaltungsrath gibt sich die Ehre, die Aktionäre der K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft zu der Dienstag, den 28. April 1885, um 10 Uhr Vormittags, im Saale des Ingenieur- und Architekten-Vereines in Wien (Eschenbachgasse No. 9) stattfindenden XXVI. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen.

Gegenstände der Verhandlung sind:

1. Gestionsbericht des Verwaltungsrathes.
2. Bericht über den Betrieb der Oesterreichischen und Rumänischen Linien im Jahre 1884.
3. Bericht des Revisionsausschusses über die Betriebsrechnungen und den Rechnungsabschluss pro 1884.
4. Antrag des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Lemberg über Rawa ruska an die Russische Grenze bei Netreba (Tomaszów).
5. Bericht des Verwaltungsrathes wegen Betheiligung der Gesellschaft an der Kapitalsbeschaffung und Uebernahme des Betriebes von an die Hauptbahn anschliessenden Lokalbahnen und diesbezügliche Anträge.
6. Antrag des Verwaltungsrathes über die Verwendung des Reinerträgnisses.
7. Wahl des Revisionsausschusses.
8. Statutenänderungen.
9. Erneuerung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beiwohnen, oder ihr Stimmrecht nach Massgabe der Statuten ausüben wollen, haben ihre Aktien bis längstens 20. April 1885
bei der Centralkassa der Gesellschaft (I. Elisabethstrasse 9) in Wien, oder
bei der Anglo-Oesterreichischen Bank in Wien,
bei der K. K. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien,
bei der Sammlungskassa der Gesellschaft in Lemberg,
bei der Galizischen Aktien-Hypothekenbank in Lemberg, eventuell
bei deren Filialen in Krakau, Czernowitz und Tarnopol,
bei der Berliner Handelsgesellschaft in Berlin,
bei der Anglo-Austrian Bank in London oder
bei der Banque Nationale de Roumanie in Bukarest
mittelst doppelt auszufertigender Konsignationen (wozu Blanquette bei den genannten Kassen unentgeltlich verabfolgt werden) zu erlegen und erhalten mit der Empfangsbestätigung hierüber die Legitimationskarten zur Generalversammlung.

Im Vertretungsfalle müssen die auf der Rückseite der Legitimationskarten vorgedruckten Vollmachten eigenhändig unterfertigt werden.

Wien, am 28 März 1885. (895)

Der Verwaltungsrath.

VI. Submissionen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Für die Station Kirchheim a. N. wird die Anschaffung einer Bodenwage ohne Gleisunterbrechung zum Wägen von Eisenbahnwagen beabsichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können vom Sekretariat der Kgl. Generaldirektion bezogen werden, welchem auch die versiegelten und mit der Aufschrift „Bodenwage-Lieferung" versehenen Angebote und zwar bis spätestens den 30. April Mittags 12 Uhr einzuhändigen sind.

Stuttgart, den 13. April 1885. (896)

Königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.

Hofacker.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 32.



1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von der Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nanck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 25. April 1885.

Dieser Nummer liegt No. 8 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Des Bettags wegen erscheint die nächste Nummer erst am 30. April cr.

Wassergas für Eisenbahnzwecke.

Die Fortschritte, welche in neuester Zeit in der Herstellung von Wassergas gemacht sind, lassen es angezeigt erscheinen, die Aufmerksamkeit der Eisenbahnverwaltungen auf dieses Produkt zu lenken, besonders da die erzielten Fortschritte eine erhebliche Verminderung der Heizungs- und Beleuchtungskosten in Aussicht zu stellen scheinen.

Das Verfahren beruht bekanntlich darauf, dass beim Durchführen von überhitztem Wasserdampf durch glühende Kohle das Wasser zersetzt wird und ein brennbares Gasgemisch von freiem Wasserstoffgas und Kohlenoxydgas entsteht nach der Formel

$$HO + C = H + CO.$$

Dieses Gas brennt mit nicht leuchtender, sehr viel Wärme entwickelnder Flamme.

Das Verfahren ist zuerst einem Amerikaner Strong patentirt worden, aber von demselben wiederholentlich vergebens versucht, dasselbe in einer für die Praxis geeigneten Weise zur Ausführung zu bringen. Nach ihm hat der Engländer Dowson das Verfahren für Heizzwecke in England zur Anwendung gebracht, besonders für Fabriköfen und Kesselfeuerung. Derselbe führt den überhitzten Dampf derartig über glühende Kohlen, dass gleichzeitig eine ausreichende Menge atmosphärischer Luft zugeführt wird, um durch Verbrennung die Kohlen im Glühen zu erhalten. Natürlich mischt sich der Stickstoff der Luft und die Verbrennungsprodukte der Kohle mit dem Wassergas, so dass dasselbe nur circa 50 pCt. brennbares Gas enthält und es lassen sich daher mit demselben so hohe Temperaturen wie mit reinem Wassergas nicht erhalten.

Mit bestem Erfolg und in etwas abgeänderter Form ist nun in neuerer Zeit die Herstellung von reinem Wassergas von der „Europäischen Wassergas-Aktiengesellschaft" ausgeführt und das Etablissement von Schultz, Knaudt & Co. in Essen von derselben mit Heizgas und Beleuchtung versorgt.

Hier wird abwechselnd durch eine glühende Kohlenmasse überhitzter Wasserdampf und Luft geblasen und bei der ersteren Prozedur werden die entstehenden Gase dem Gassammler, die bei der letzteren entstehenden in die Atmosphäre geführt. Durch das Einführen des überhitzten Wasserdampfes sinkt allmählich die Temperatur der Kohlen derartig, dass die Zersetzung des Dampfes nicht mehr stattfindet und es muss daher durch Durchblasen atmosphärischer Luft die Kohle wieder gehörig in Brand gesetzt werden.

In Essen besteht der Kohlenraum „Generator" aus einem cylindrischen Raum aus feuerfesten Steinen, der mit Kesselblech bekleidet ist. Derselbe ruht an der Stelle des Luftzutritts auf einem mit Wasser gekühltem Ring, unter welchem ringsum durch einen Ventilator die Luft eingepresst werden kann. Die Zuführung der Kohle geschieht vom oberen Ende. Neben diesem Generator stehen zwei weitere mit Kesselblech bekleidete, aus feuerfesten Steinen hergestellte Cylinder, „Regeneratoren", durch welche die beim Lufteinblasen entstehenden, vollständig verbrannten Feuergase vom oberen Ende des Generators in dem ersten Generator von oben nach unten, in dem zweiten von unten nach oben und von da in den Schornstein entweichen. Nach Abstellung der Luft geht der zugeführte Dampf in umgekehrter Richtung durch diese Vorwärmer und nutzt die Wärme derselben aus.

Als Füllmaterial für den Generator werden in Essen fast ausschliesslich die Abfallkohlen von den Puddel- und sonstigen Oefen verwendet.

Diese werden gewaschen und das etwa 50 pCt. Kohle enthaltende Material dann benutzt. Wenn dies nicht ausreicht, wird Koaksgrus mit verwendet.

Der Betrieb findet in folgender Weise statt: Nachdem der durchstreifende Dampf die Kohle bis zur dunklen Rothgluth abgekühlt hat, dreht der Aufseher ein Handrad und schliesst dadurch den Dampfzulass und die Verbindung mit dem Gasometer und öffnet durch dieselbe Bewegung gleichzeitig das Zulassventil für gepresste Luft und den Ausweg vom Ofen zum Schornstein. Das Feuer beginnt sofort wieder lebhaft im Ofen, die ausströmenden Verbrennungsprodukte treffen am oberen Ende mit einem durch ein Rohr zugeführten Luftstrom zusammen, der ihre vollständige Verbrennung bewirkt und gehen dann durch die Vorwärmer in den Schornstein. Nachdem die Kohlen wieder in lebhafte Gluth versetzt sind, dreht der Wärter das Handrad zurück und bringt damit sämmtliche Ventile wieder in die frühere Lage, so dass der Dampf durch die Vorwärmer eintritt, die Luftzuführung und der Schornstein geschlossen wird. Da indess der Ofen und die beiden Vorwärmer noch mit den Verbrennungsgasen angefüllt sind, so lässt man vor Oeffnung des Gasometerventils

erst durch den eintretenden Dampf diese Gase ausblasen und stellt dann erst die Verbindung mit dem Gasometer her.

Seit einem Jahre funktionirt dieser Betrieb ohne Schwierigkeit, die Dampfzuführung dauert abwechselnd fünf, die Luftzuführung zehn Minuten.

Wenn das so erzeugte Gas nur zum Heizen verwendet werden soll, kann es ohne weitere Reinigung verwendet werden. Beim Gebrauch für Gasmaschinen oder zur Beleuchtung muss dasselbe gleich dem gewöhnlichen Leuchtgas mittelst Eisenoxydhydrat gereinigt werden.

Das hier erzeugte Wassergas enthält ungefähr 90 pCt. brennbare Gase und zwar 50 Volumina freien Wasserstoff, 40 Kohlenoxyd und an unverbrennbaren 5 Volumina Kohlensäure, 5 Stickstoff und etwas Schwefelwasserstoff.

Mit diesem Gas kann man sowohl mit kalter Luft als mit erhitzter vermischt Temperaturen weit über alles bisher in der Praxis erreichte hinaus erzeugen. Auch gibt dasselbe gereinigt in den Gasmaschinen einen vorzüglichen Nutzeffekt. Aber eines der wichtigsten erreichten Resultate dürfte die erfolgreiche Verwendung des Gases für Beleuchtungszwecke sein. Das Gas brennt mit nicht leuchtender blauer Flamme von intensiver Hitze und man hat daher zunächst versucht durch Beimischung von schweren Kohlenwasserstoffen dasselbe leuchtend zu machen, aber da diese Kohlenwasserstoffe sich bei kalter Witterung wieder kondensiren, so war das Resultat ein unvollkommenes. In Essen hat man indess durch Einführen eines festen zur Weissgluth erhitzten Körpers in die Flamme, ähnlich wie bei dem Siemen'schen Brenner, vorzügliche Resultate erreicht. Nach zahlreichen Versuchen wurden die besten Resultate mit dünnen Stiften aus Magnesia etwa $^3/_4$ mm stark erreicht. Man stellt dieselben her, indem man gebrannte Magnesia mit Gummi zu einem Teich knetet und diesen mittelst Druck durch eine entsprechend kleine Oeffnung presst, die Fäden werden im Gasofen im Schmelztiegel sehr stark erhitzt und sintern dann zu einem harten porzellanartigem Material. Diese Stifte werden in doppelter Reihe in eine Metallklemme wie die Zähne eines Kammes eingesetzt und diese Klemme wird über dem gewöhnlichen Gasbrenner über der Flamme befestigt. Nach einigen Sekunden strahlt der Kamm ein schönes, stetiges weisses Licht aus. Die ganzen Werke von Schultz, Knaudt & Co. sind in dieser Weise beleuchtet und zwar unter Verwendung der bisherigen Brenner und die Beleuchtung ist eine bei weitem bessere. Die von einem gewöhnlichen Gasbrenner mit Kamm gelieferte Lichtmenge ist geradezu überraschend und die Stetigkeit lässt nichts zu wünschen übrig. Die Magnesiastifte werden allmählich verzehrt, doch haben sie eine Brenndauer von 80 bis 100 Stunden. Jeder derartige Magnesiakamm wird fix und fertig zum Einsetzen von der Gesellschaft mit 20 ₰ pro Stück geliefert. Die Anlage erzeugt zur Zeit 6 000 — 7 000 cbm Gas pro Stunde, wobei das oben beschriebene Rohmaterial pro Kilogramm ungefähr 1 cbm Gas erzeugt.

Die Kosten der Anlage bei vorstehender Leistungsfähigkeit, nämlich Generator, zwei Vorwärmer, Ventilator nebst Maschine und Kessel kostet 22 000 ℳ. Hierzu gehört ein Gassammler von etwa 500 cbm Gehalt und dieser kostet 20 000 ℳ, so dass die Gesammtkosten 42 000 ℳ betragen.

Der Betrieb kostet sehr wenig, so dass sich die Kosten auf einen Pfennig pro Kubikmeter Gas unter Annahme von 5 ℳ pro Tonne Heizmaterial und 15 pCt. für Verzinsung und Amortisation stellen.

Der Prozess hat gegen den Dowson'schen den Nachtheil der Diskontinuität und das Bedienen der Ventile erinnert an die erste Newcoman'sche Dampfmaschine.

Da die Bedingung für die Zersetzung des Wasserdampfes durch glühende Kohle lediglich auf der dauernden Zuführung einer gewissen Wärmemenge beruht, so ist es wahrscheinlich, dass man dahin gelangen wird, durch äusseres Heizen der mit Kohle gefüllten geschlossenen Retorten, durch welche in kontinuirlichem Strom der gleichfalls möglichst hoch erhitzte Wasserdampf geführt wird, einen kontinuirlichen Wassergasstrom mit noch verminderten Stickstoff und Kohlensäuregehalt zu erzeugen.

Die Möglichkeit der Verwendung aller Kohlen und Koaksrückstände und die dadurch erzeugten geringen Kosten für Beleuchtung und Heizung von Werkstättenanlagen, grösseren Stationsgebäuden und Lokomotivschuppen, sowie für Beleuchtung der Eisenbahnwaggons lassen es erwünscht erscheinen bei den Eisenbahnverwaltungen bezügliche Versuche anzustellen, besonders da die Lichtwirkung der Magnesiabrenner an Stetigkeit, Weisse und Helligkeit des Lichtes die elektrischen Glühlichter übertrifft und die jetzigen Leitungen, Gasreservoire und Brenner für Oelgas direkt Verwendung finden können.

Bei der Verwendung des Gases für Heizzwecke ist besonders hervorzuheben, dass dasselbe keinen Russ erzeugt und geruchlos ist. Letzterer Umstand ist vielfach wegen der vermehrten Schwierigkeit der Wahrnehmung von Leckstellen der Leitung als ein Uebelstand betrachtet, aber es ist ja leicht, mit minimalen Kosten dem Gas eine intensiv riechende Substanz beizumengen.

R. B.

Das Urtheil des Reichsgerichts in Sachen der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahn,

betreffend Anfechtung des Verstaatlichungsbeschlusses der Generalversammlung.

Die Königliche Eisenbahndirektion Erfurt übersandte uns unterm 22. d. M. das nachstehende Urtheil des Reichsgerichts als Gericht III. Instanz*) in Sachen Rosenstock gegen die genannte Direktion als Vorstand der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft wegen Anfechtung des bekannten Generalversammlungsbeschlusses.

Im Namen des Reichs.

In Sachen des Bankiers Theodor Rosenstock zu Berlin, Klägers und Revisionsklägers, vertreten durch den Justizrath Arndts in Leipzig,

wider

die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft zu Halle, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt und den Aufsichtsrath (Verwaltungrath) der genannten Eisenbahngesellschaft, Beklagte und Revisionsbeklagte, vertreten durch den Justizrath Stegemann in Leipzig

hat das Reichsgericht, Erster Civilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 25. Februar 1885 unter Mitwirkung:

des Präsidenten Dr. Drechsler und der Reichsgerichts-Räthe Dr. von Hahn, Dr. Gallenkamp, Dr. Wiener, Dr. von Meibom, Dr. Hambrook und Dr. Bolze,

für Recht erkannt:

die gegen das Urtheil des Ersten Civilsenats des Königlich Preussischen Oberlandesgerichts zu Naumburg a/S. vom 10. Dezember 1884 eingelegte Revision wird, soweit es die Hauptsache und die Kosten des Rechtsstreits, mit Ausnahme der durch die besondere Prozessvertretung des Aufsichtsraths der Beklagten erwachsenen Kosten, anlangt, zurückgewiesen. In Bezug auf diese Kosten wird das Urtheil aufgehoben und es wird unter entsprechender Abänderung des Urtheils der dritten Civilkammer des Königlich Preussischen Landgerichts zu Halle a/S. vom 15. Oktober 1884 auf die Anschlussberufung des Klägers der Kläger von der Verpflichtung, die Kosten für die besondere Prozessvertretung des Aufsichtsraths der Beklagten in erster und zweiter Instanz zu erstatten, entbunden. Die Kosten der Revisionsinstanz werden dem Revisionskläger auferlegt.

Von Rechts Wegen.

Thatbestand:

Die beklagte Aktiengesellschaft, errichtet durch am 3. Februar 1868 Allerhöchst bestätigtes Statut vom 15. Januar 1868 (Preussische Gesetzsammlung von 1868 S. 365 fg.) hatte ihr Aktienkapital von 13 500 000 Thaler zur Hälfte in Stammaktien — 6 500 000 Thaler in 65 000 Stück Stammaktien à 100 Thaler — und zur anderen Hälfte in Stamm-Prioritätsaktien — 6 500 000 Thaler in 32 500 Stück Stamm-Prioritätsaktien à 200 Thaler — emittirt. In Betreff des Verhältnisses dieser beiden Aktiengattungen ist in § 22 des Statuts den Stamm-Prioritätsaktien eine Vorzugsdividende von 5 pCt. des Nominalbetrages und, sofern der Reinertrag in einem oder dem anderen Jahre zur Zahlung einer solchen nicht ausreichen sollte, das Recht auf Nachbezug des Fehlenden aus den Reinerträgen der folgenden Jahre, bevor eine Dividende auf die Stammaktien entfallen kann, zugesichert. Es heisst sodann im § 22:

„Im Falle der Auflösung der Gesellschaft respektive Liquidation des Gesellschaftsvermögens haben die Inhaber der Stamm-Prioritätsaktien ein Prioritätsrecht an dem vertheilungsfähigen Erlöse für das Unternehmen, so dass sie aus demselben zunächst und vor den Inhabern der Stammaktien befriedigt werden müssen."

Die Aktionäre beider Aktiengattungen stimmen in den Generalversammlungen ungeschieden. Nach ausdrücklicher Bestimmung des § 32 des Statuts ist ihr Stimmrecht gleich, Bei allen Abstimmungen geben je fünf Stamm-Prioritäts- und zehn Stammaktien bis zum Besitz von fünfzig, beziehungsweise einhundert Aktien, eine Stimme und über fünfzig, beziehungsweise einhundert Aktien hinaus je zehn, beziehungsweise zwanzig Aktien eine Stimme, während auch der grösste eigene Aktienbesitz zu nicht mehr als fünfundfünzig Stimmen berechtigt.

Es bestimmen ferner in dem Statut:

§ 13. Abänderungen des Statuts. Abänderungen des gegenwärtigen Statuts sind nur infolge eines, nach Massgabe der §§ 28 bis 31 gefassten Beschlusses der Generalversammlung unter landesherrlicher Genehmigung zulässig.

§ 14. Verkauf der Bahn und Auflösung der Gesellschaft. Auch der Verkauf der Bahn und die Auflösung der Gesellschaft, ingleichen die Vereinigung des Unternehmens mit einem anderen Eisenbahnunternehmen können nur infolge eines in gleicher Weise gefassten, landesherrlich bestätigten Beschlusses der Generalversammlung geschehen.

*) Siehe das Erkenntniss I. Instanz No. 87 S. 1107 und No. 29 S. 1142 vor. Jahrg., II. Instanz No. 7 S. 71. d. Jahrg.

§ 31. Nothwendigkeit einer Generalversammlung. Ausser den im § 28 genannten Gegenständen ist der Beschluss einer Generalversammlung überhaupt erforderlich:
1. zur Ausdehnung des Unternehmens über den im § 1 angegebenen Zweck hinaus und auf die im § 2 vorbehaltene anderweitige Benutzungsart;
2. zur Vermehrung des Grundkapitals der Gesellschaft und Kontrahirung von Anlehen für dieselbe;
3. zur Fusion der Gesellschaft mit einer anderen und Feststellung der desfallsigen Bedingungen;
4. zur Uebernahme des Betriebes auf anderen Eisenbahnen und zur Uebertragung des Betriebes der eigenen Bahn an eine andere Gesellschaft oder an den Staat;
5. zu Abänderungen und Ergänzungen des Statuts auch in anderen, als den unter 1 und 2 genannten Fällen;
6. zur Aufhebung der Beschlüsse früherer Generalversammlungen;
7. zur Auflösung der Gesellschaft;
8. zum Verkaufe der Bahn.

Alle unter 1 bis 5, 7 und 8 gedachten Beschlüsse bedürfen der Genehmigung des Staates, um für die Gesellschaft verbindlich zu werden. Ueber die Art der Abstimmung über diese Gegenstände setzt § 36 das Nöthige fest.

§ 36. Absatz 3. Gang der Verhandlungen. Die Beschlüsse werden in der Regel durch absolute Stimmenmehrheit gefasst, jedoch findet davon eine Ausnahme statt bei den nach § 31 ad 1 bis 5, 7 und 8 gedachten Gegenständen, über welche nur eine Majorität von zwei Drittheilen der anwesenden oder vertretenen Stimmen entscheiden kann.

4.

Durch Gesetz vom 17. Juni 1876 übernahm der Preussische Staat für Prioritätsanleihen der Gesellschaft bis auf Höhe von 29 730 000 *M.* die Zinsgarantie, nachdem er sich durch Vertrag vom 7. Juli 1875 seitens der Gesellschaft vom 1. Januar 1877 ab die Verwaltung und den Betrieb des Bahnunternehmens auf ewige Zeiten hatte übertragen lassen (Preussische Gesetzsammlung von 1876, Seite 162 fg.). Nach diesem Vertrage erfolgte die Verwaltung und der Betrieb der Bahn für Rechnung und Gefahr der Eisenbahngesellschaft. In dem Vertrage wurde dem Staate das Recht eingeräumt, nach Ablauf von 15 Jahren vom 1. Januar 1876 ab gegen Uebernahme sämmtlicher Schulden der Gesellschaft und Zahlung des fünffachen Betrages des in den letzten fünf Betriebsjahren sich über die gesammten Betriebskosten, Rücklagen zum Reserve- und Erneuerungsfonds, Zinsen und Amortisationsgelder der Anleihen ergebenden Ueberschusses als Kapitalabfindung die Uebertragung des Eigenthums der Bahn zu verlangen. Im Februar 1884 hat sodann die Königlich Preussische Staatsregierung der Eisenbahngesellschaft eine Kaufsofferte nach Massgabe eines Vertragsentwurfes gemacht, nach welchem das gesammte Bahnvermögen auf den Preussischen Staat übergehen und mit dem ersten Tage des zweiten auf die Perfektion des Vertrages folgenden Monates die Auflösung der Eisenbahngesellschaft erfolgen, die Liquidation aber für Rechnung des Staates von den seitens des Ministers für öffentliche Arbeiten zu bezeichnenden Königlichen Behörden bewirkt werden sollte. In diesem Vertragsentwurfe war ferner bestimmt:

§ 2. Der für die Abtretung dieser Rechte (§ 1) vom Staate zu zahlende Kaufpreis beträgt 17 212 500 *M.* Ausserdem übernimmt der Staat die Prioritätsanleihen, sowie alle sonstigen Schulden der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§ 4. Der Staat ist verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft an Stelle ihres Antheils am Liquidationserlöse gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Dividendenscheinen und Talons eine Abfindung anzubieten und zwar
a) für je eine Stammaktie à 300 *M.* eine Schuldverschreibung der 4prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von einhundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884,
b) für je zwei Stammprioritätsaktien à 600 *M.* Staatsschuldverschreibungen der 4prozentigen konsolidirten Anleihe zum Nennwerthe von eintausend dreihundert und fünfzig Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1884, sowie eine baare Zuzahlung von 15 *M.* pro Stammprioritätsaktie.

Der Staat wird in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionär der Gesellschaft und übt als solcher nach Massgabe seines Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht aus etc. Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginne des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechs Mal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monate zu wiederholen. Zu dem Umtausche wird der Staat eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§ 5. Der Staat ist verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§ 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien entfallenden Betrages (§ 4) behufs statutenmässiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen. Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Der Vertragsentwurf enthielt ferner für den Fall des Perfektwerdens des Vertrages die Festsetzung einer Abänderung der Stimmberechtigung dahin, dass unter Aufhebung des § 32 des Statuts jede Aktie eine Stimme gewähren solle, sowie die Festsetzung, dass es für den Aufsichtsrath einer Deponirung von Aktien nicht bedürfen und auch eine Neuwahl für ausscheidende Mitglieder desselben nicht mehr stattfinden solle. Endlich war bestimmt, dass die Festsetzungen des Vertrages nach dessen Perfektion für die Gesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben sollten.

In der zum Zwecke der Berathung und Beschlussfassung über diese Offerte auf den 28. Mai 1884 einberufenen Generalversammlung der Aktionäre der Eisenbahngesellschaft wurde die Annahme der Offerte beziehungsweise die Genehmigung des Vertrages mit 1 794 gegen 119 Stimmen beschlossen. In der Generalversammlung war auch der Kläger, legitimirt als Besitzer von 30 Stück Stammaktien, anwesend und erhob gegen die Annahme der Offerte Einspruch. Er hat hierauf Anfang September 1884 Klage erhoben, nach dem Klagerubrum gerichtet gegen die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt als Vorstand der Gesellschaft und gegen den Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) derselben, mit dem Antrage, die Verklagten zu verurtheilen:
1. anzuerkennen, dass die der Klage beigefügte Offerte der Königlichen Staatsregierung, betreffend die Abtretung des Vermögens der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft an den Preussischen Staat durch den gegen eine Minorität von 119 Stimmen gefassten Beschluss der Generalversammlung vom 28. Mai 1884 nicht rechtsgültig acceptirt ist;
2. sich der Eintragung und Ausführung dieses Beschlusses zu enthalten.

Nach seiner Behauptung verletzt der projektirte Kaufvertrag die den Stammaktionären gegenüber den Stammprioritätsaktionären durch § 22 des Statuts gewährleisteten Rechte. Danach hätten allerdings zunächst die Letzteren in Höhe des Nominalbetrages ihrer Aktien Anspruch auf Befriedigung aus dem Liquidationserlöse. Aber mehr als den Nominalbetrag ihrer Aktien könnten die Stammprioritätsaktionäre erst erhalten, nachdem die Stammaktionäre in Höhe des Nominalbetrages ihrer Aktien Befriedigung erhalten hätten. Dies Verhältniss verletze der offerirte Kaufvertrag zum Nachtheil der Stammaktionäre. Der wahre Ueberlassungspreis, den die Staatsregierung gewähre, sei der im § 4 desselben als Umtauschpreis für die Aktien ausgedrückte, der nach dem derzeitigen Kourse der 4prozentigen Staatsschuldverschreibungen von 103 pCt. 34 399 695 *M.* betrage. Vertheile man diesen entsprechend dem im § 22 des Statuts festgesetzten Verhältnisse, so entfielen nach Befriedigung der Stammprioritätsaktien in Höhe von 20 250 000 *M.* auf die Stammaktien noch 14 149 695 *M.*, also mehr als 70 pCt., während ihnen durch den Vertrag nur circa 51⅓ pCt. ihres Aktienbetrages geboten würden. Der in § 2 des Vertrages festgesetzte Preis von nur 17 212 500 *M.* sei fingirt, um die statutarischen Bestimmungen über die Vertheilung der Liquidationsmasse zwischen den Stammprioritätsaktionären und den Stammaktionären zu umgehen, den Ersteren auf Kosten der Letzteren eine ungebührliche Begünstigung zu gewähren und die dem Verkauf widersprechende Minderheit der Aktionäre zum Umtausch ihrer Aktien gegen Preussische Konsols zu zwingen. Der Generalversammlungsbeschluss habe übrigens als Statutenänderungen enthaltend zu seiner Gültigkeit der Eintragung in das Handelsregister bedurft. Da diese bisher beziehungsweise bis zum Inkrafttreten des Reichsgesetzes, betreffend die Kommanditgesellschaften auf Aktien und Aktiengesellschaften vom 18. Juli 1884, nicht erfolgt sei, so käme dieses Gesetz zur Anwendung, nach dessen Artikel 215 Absatz 6 es der Zustimmung einer besonderen Generalversammlung der Aktionäre der benachtheiligten Aktiengattung mit Dreiviertelmehrheit bedürfe, so dass auch von diesem Gesichtspunkte der gefasste Beschluss wirkungslos sei.

In erster Instanz liessen sich die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt wie der Aufsichtsrath der Eisenbahngesellschaft durch besondere Prozessbevollmächtigte vertreten. In dem Verhandlungstermine erster Instanz erklärte der klägerische Prozessbevollmächtigte, noch bevor seitens der Beklagten mit der mündlichen Verhandlung begonnen war, die Klage sei lediglich gegen die Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft erhoben, es sei nur, um jedes Bedenken hinsichtlich der Prozesslegitimation abzuschneiden, auch der Aufsichtsrath unter Zustellung der Klage zur mündlichen Verhandlung geladen, der Aufsichtsrath als solcher werde nicht mitverklagt. Die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt als Vorstand der Eisenbahngesellschaft fand hierin eine unstatthafte Aenderung der Klage. Sie beantragte aber eventuell auch Abweisung der Klage gegen

die Eisenbahngesellschaft, indem sie die Auffassung des Klägers bekämpfte.

Der Bevollmächtigte des Aufsichtsraths der Eisenbahngesellschaft bestritt die Passivlegitimation des Aufsichtsraths und beantragte Abweisung der Klage gegen denselben.

Die dritte Civilkammer des Königlich Preussischen Landgerichts zu Halle a/S. erkannte durch Urtheil vom 15. Oktober 1884 und zwar gegen die Aktiengesellschaft Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt,

I. die Beklagte wird dem Kläger als Besitzer von 30 Stück Stammaktien der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft gegenüber verurtheilt:
   a) anzuerkennen, dass die Offerte der Königlichen Staatsregierung, betreffend die Abtretung des Vermögens der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft an den Preussischen Staat durch den gegen eine Minorität von 119 Stimmen gefassten Beschluss der Generalversammlung vom 28. Mai 1884 nicht rechtsgültig acceptirt ist,
   b) sich der Eintragung und Ausführung dieses Beschlusses zu enthalten.

II. Die Kosten, welche dadurch entstanden sind, dass von dem Kläger der Aufsichtsrath (Verwaltungsrath) der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahngesellschaft zur mündlichen Verhandlung des Rechtsstreits geladen war, werden dem Kläger, alle übrigen Kosten des Rechtsstreits werden dem Beklagten auferlegt.

Gegen dieses Urtheil legte die beklagte Eisenbahngesellschaft die Berufung mit dem Antrage ein, unter Aufhebung des Urtheils die Klage abzuweisen. Kläger schloss sich der Berufung an und beantragte, und zwar gegen die beklagte Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion und durch den Aufsichtsrath, das erste Urtheil in Bezug auf seine Kostenentscheidung dahin abzuändern, dass der Beklagten sämmtliche Kosten aufzuerlegen. Beide Theile beantragten die Verwerfung der gegnerischerseits eingelegten Rechtsmittel. Auch in der Berufungsinstanz liess sich der Aufsichtsrath der beklagten Gesellschaft besonders vertreten und beantragte Verwerfung des vom Kläger eingelegten Rechtsmittels. Der Erste Civilsenat des Königlich Preussischen Ober-Landgerichts zu Naumburg erkannte durch Urtheil vom 10. Dezember 1884:

> Das Urtheil des Königlichen Landgerichts zu Halle a/S. vom 15. Oktober 1884 wird dahin abgeändert: Der Kläger wird auf die Berufung der Beklagten mit der Klage abgewiesen, die Anschlussberufung des Klägers wird als unbegründet verworfen. Die Kosten beider Instanzen fallen dem Kläger zur Last.

Gegen dieses Urtheil hat Kläger die Revision mit dem Antrage eingelegt, das Urtheil aufzuheben, die gegen das am 15. Oktober 1884 verkündete Urtheil des Landgerichts zu Halle a/S. von der Beklagten eingelegte Berufung zurückzuweisen und in Ansehung des Kostenpunktes erster Instanz nach dem Anschluss-Berufungsantrage des Klägers zu erkennen, jedenfalls aber dem Aufsichtsrathe (Verwaltungsrathe) die durch seine Prozessvertretung in zweiter Instanz entstandenen Kosten zur Last zu legen.

Die Revision wurde gerichtet gegen die beklagte Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt und den Aufsichtsrath. Die beklagte Eisenbahngesellschaft beantragte, die Revision als unbegründet zurückzuweisen.

Das angegriffene Urtheil wurde vorgetragen.

Entscheidungsgründe.

Die erhobene Revision musste, soweit es sich nicht um die Entscheidung in betreff der durch die besondere Prozessvertretung des Aufsichtsraths der beklagten Gesellschaft entstandenen Kosten der Vorinstanzen handelt, für unbegründet erachtet werden, weil sich die getroffene Entscheidung, abgesehen von dem erwähnten Kostenpunkte, wenn auch die Entscheidungsgründe des Berufungsgerichts mit Recht in der Revisionsbegründung angegriffen worden sind, aus anderen Gründen als richtig darstellt. § 526 der Civil-Prozessordnung. Unrichtig erscheint zunächst die Ausführung des Vertreters der Revisionsbeklagten, dass die Anfechtung des Generalversammlungs-Beschlusses vom 28. Mai 1884 seitens des Revisionsklägers sich schon deshalb als unzutreffend ergebe, weil derselbe den Verkauf der Eisenbahn an den Preussischen Staat an sich gelten lassen wolle und nur fordere, dass der als der wahre Ueberlassungspreis von ihm bezeichnete Preis des § 4 des Vertrages entsprechend der Bestimmung des Schlussabsatzes des § 22 des Gesellschaftsstatuts unter Stamm-Prioritätsaktionäre und Stammaktionäre vertheilt werde.

Eine solche Theilung des Generalversammlungs-Beschlusses oder des Kaufvertrages ist weder aus den Klageanträgen noch aus ihrer Begründung zu entnehmen. Vielmehr will Kläger die Annahme der Kaufofferte durch den Generalversammlungs-Beschluss für rechtsunwirksam erklärt wissen, weil unter Verletzung der Bestimmung des § 22 nicht verkauft werden dürfe. Das Recht, das der Kläger geltend macht, ist nicht das, dass aus diesem Kaufvertrage den Stammaktionären ein höherer Preistheil gebühre, als durch denselben für sie bestimmt sei, sondern das, dass nicht in einer Weise verkauft werden dürfe, vermöge deren durch abgesonderte Preisnormirung für die beiden Aktionärgattungen den Stamm-Prioritätsaktionären mehr als der Nominalbetrag ihrer Aktien zukommen, während die Stammaktionäre auf ihre Aktien weniger als den Nominalbetrag erhielten. In der That handelt es sich um die Frage, ob die Bestimmung im Schlussabsatz des § 22 des Statuts die Bedeutung hat, es dürfe ein Verkauf der Bahn nur in der Weise stattfinden, also wirksam beschlossen werden, dass der ganze Ueberlassungspreis die einheitliche Liquidationsmasse zu bilden habe, welche entsprechend jener Bestimmung des § 22 zu vertheilen sei, so dass die Zulassung eines Verkaufs oder Ueberlassungsvertrages mit gesonderten, dem Verhältniss des § 22 nicht entsprechenden Abfindungspreisen für die Stamm-Prioritätsaktionäre und die Stammaktionäre ausgeschlossen wäre oder ob die Bestimmung des § 22 nur die Bedeutung hat, das Verhältniss für die Befriedigung der beiden Aktiengattungen festzustellen, sofern es sich um einen ohne Scheidung in die Liquidationsmasse fallenden Erlös handelt, aber nicht hindern will, mit der erforderlichen Zweidrittelmehrheit der Aktionäre beider Gattungen einen Verkauf in der Weise zu beschliessen, dass die Stamm-Prioritätsaktionäre und die Stammaktionäre durch gesonderte, nach anderen Gesichtspunkten als denen des § 22 normirten Preise abgefunden werden. Entscheidet man sich für die erste Alternative, so ist die Anfechtung des Klägers begründet. Die Form, in welche der Kaufvertrag die Gewährungen gegen Ueberlassung des Kaufgegenstandes gebracht hat, vermöchte sie nicht zu vereiteln.

In Wahrheit beruht das Aequivalent, welches der Staat für die Ueberlassung der Bahn gewährt, neben der Uebernahme der Schulden der Gesellschaft in den im § 4 des Vertrages festgesetzten Gewährungen und nicht in denen des § 2. Die sich nach § 4 ergebenden Summen hat der Staat für die Erlangung des Eigenthums an dem Eisenbahnunternehmen gewähren wollen und zur Erzielung der den Vertrag genehmigenden Mehrheit gewähren müssen. Der im § 2 bestimmte Preis ist nur dazu festgesetzt, damit alle Aktionäre den Umtausch nach § 4 vollziehen. In diesem Sinne sind gleichlautende Festsetzungen früherer Verstaatlichungsverträge von der Preussischen Staatsregierung in ihren dem Landtage vorgelegten Denkschriften selbst charakterisirt worden. In der allgemeinen Begründung des Gesetzentwurfes, betreffend den Erwerb des Berlin-Stettiner, des Magdeburg-Halberstädter, des Hannover-Altenbekener und des Köln-Mindener Eisenbahnunternehmens — Drucksachen des Preussischen Abgeordnetenhauses XIV. Legislaturperiode, I. Session 1879/80, Band I No. 5 — heisst es Seite 83/84:

> „um andererseits den kaufweisen Uebergang zu erleichtern, und die mit der Liquidation verbundenen Schwierigkeiten zu vereinfachen, hat der Staat die Verpflichtung übernommen, bevor er von dem Ankaufsrechte Gebrauch macht, jedem Aktionär zu einem ebenfalls im Voraus bestimmten Preis die Abtretung seines Aktienbesitzes an den Staat anzubieten. Da dieser letztere Preis so normirt ist, dass er dem Aktionär grössere Vortheile, als der Besitz seiner Aktien gewährt, so wird voraussichtlich die Gesammtheit der Aktionäre von dem Angebot Gebrauch machen, bis auf wenige Aktien, welche durch Sorglosigkeit der Besitzer oder aus äusseren Gründen erfahrungsmässig nicht zum Vorschein kommen etc.“ Eine Vereinfachung des Liquidationsgeschäfts erschien um so dringender geboten, als die verschiedenwerthige Natur der Aktien bei mehreren dieser Gesellschaften besondere Schwierigkeiten theils für die Zustimmung der Aktionäre zu der Abtretung des Unternehmens, theils für die Vertheilung des Liquidationserlöses selbst ergab. So sind die Aktien (Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien) der Hannover-Altenbekener Eisenbahngesellschaft (§ 23 des Statuts) verschiedenwerthig hinsichtlich der Dividende sowohl wie der Vertheilung des Gesellschaftsvermögens. Hätte nun der Staat den für die Abtretung der Aktien im Ganzen zu gewährenden Kaufpreis statt dessen als Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens selbst in die Liquidationskasse zahlen sollen, so würden die Stammaktien völlig leer ausgegangen sein und der Abtretung des Unternehmens an den Staat daher niemals zugestimmt haben.“

In der besonderen Denkschrift zur Begründung der Kaufsofferte für das Hannover-Altenbekener Eisenbahnunternehmen, bei welchem die Stamm-Prioritätsaktie zu 600 ℳ. 216 ℳ. und die Stammaktie zu 300 ℳ., 54 ℳ. in Konsols im Wege des Umtausches erhalten sollte — ebenda Seite 76 —, heisst es, nach Entwickelung der Vortheile, welche bei der bisherigen geringen Rentabilität des Unternehmens diese Angebote den Aktionären gewähren:

> „diesen Vortheilen gegenüber wird man es auch für zulässig erachten können, die einzelnen Aktionäre durch den stipulirten niedrigen Liquidationspreis von 1 000 000 ℳ. zur Vermeidung von Verlusten in die Zwangslage zu versetzen, unter

Vermeidung des Liquidationsverfahrens von dem im Vertrage vorgesehenen Angebote der Veräusserung der Aktien Gebrauch machen zu müssen."

Der Ueberlassungsvertrag kann daher nur dahin aufgefasst werden, dass die Eisenbahn dem Staate gegen Uebernahme der Schulden der Eisenbahngesellschaft und die Verpflichtung, jedem Aktionär pro Aktie gegen deren Uebertragung das im § 4 Normirte — also bei Ansetzung der konsolidirten Staatsschuldverschreibungen zum Nominalbetrage für die Stamm-Prioritätsaktie etwa 15 pCt. über Pari und für die Stammaktie 50 pCt. ihres Nominalbetrages — zu gewähren, zu Eigenthum übertragen werden sollte und dass nur für diejenigen Aktien, welche nicht auf diesem Wege innerhalb der festgesetzten Frist zur Uebertragung angeboten werden sollten, ein Preis, entsprechend dem im § 2 normirten, zu einer Liquidationsmasse gezahlt werden sollte.

Ist dies der rechtsgeschäftliche Inhalt des Vertrages, dann verletzt er den § 22, falls diesem die oben gekennzeichnete Bedeutung zukommt. Aber auch wenn man vermeint, dass wegen der gewählten rechtsgeschäftlichen Formen der einzelnen Gewährungen ein solcher rechtsgeschäftlicher Inhalt des Vertrages nicht konstruirt werden könnte, führt schon die thatsächliche Verfolgung des Zwecks, den beiden Aktiengattungen die Zuwendungen des § 4 zuzuführen, zu dem gleichen Ergebnisse. Die versuchten Darlegungen, dass die Personen der Berechtigten in den §§ 2 und 4 des Vertrages verschieden seien und dass ebenso die Stipulirung eines Ueberlassungspreises für die Eisenbahn und die eines solchen für die Aktien verschiedene rechtsgeschäftliche Akte mit verschiedenen rechtlichen Konsequenzen seien, vermögen die Thatsache nicht zu verhüllen, dass die Zuwendungen des § 4 Gewährungen für die Aktionäre wegen Ueberlassung der Eisenbahn sind. Dass sie an die Aktionäre selbst, übrigens doch auch vermittelt durch die Aktiengesellschaft als die Empfängerin des Versprechens, gerichtet sind, während der die Liquidationsmasse bildende Kaufpreis der Aktiengesellschaft zufällt, ist thatsächlich etwas völlig gleichgültiges. Auch der an die Aktiengesellschaft zu zahlende Kaufpreis ist für die Aktionäre bestimmt, für deren Rechnung ihn sich die Aktiengesellschaft versprechen lässt. Den Aktionären sind die Zuwendungen des § 4 wegen der Ueberlassung der Bahn an den Staat gemacht und sie erlangen dieselben aus dem Ueberlassungswerthe der Bahn, da der Staat die Erlangung des Eigenthums an der Bahn für werth erachtet, die entsprechende Aufopferung zu machen. Hat aber die einzelne Aktiengattung ein Anrecht darauf, dass ihr der realisirbare Werth des Gesellschaftsvermögens gegenüber der anderen Aktiengattung nach einem bestimmten Verhältnisse zufällt, so wird dieses Recht verletzt, wenn die Veräusserung des Gesellschaftsvermögens unter thatsächlicher Zuwendung des Aequivalents an die beiden Aktiengattungen nach einem anderen, für sie nachtheiligeren Verhältnisse erfolgt. Durch die Rechtsfigur, welche für die Gewährung des Aequivalents gewählt ist, kann das gewährleistete materielle Recht nicht vereitelt werden. Zu dem gleichen Ergebnisse führt die Betrachtung, dass ein wirksamer Mehrheitsbeschluss zur Voraussetzung hat, dass die die Mehrheit Bildenden durch Herbeiführung des Beschlusses auch dessen Consequenzen für ihre eigenen Rechte auf sich nehmen. Wenn durch den gefassten Beschluss, die Bahn zu dem im § 2 normirten Preise zu verkaufen, die Stimmenden, soweit es Stamm-Prioritätsaktionäre waren, in die Lage kamen, in der That nur 85 pCt. für ihre Aktien zu erhalten, so mussten sich die Stammaktionäre ihren eigenen gänzlichen Ausfall gefallen lassen. Wenn aber die Mehrheitsbildung für einen Verkauf zum Betrage von 85 pCt. des Stamm-Prioritätskapitals dadurch herbeigeführt wurde, dass die Stamm-Prioritätsaktionäre noch besonders von dem Käufer, gleichviel unter welchem Rechtstitel, eine Zuwendung erhielten, die, wenn sie in den Ueberlassungspreis aufgenommen worden wäre, nach dem statutarischen Verhältniss der Stamm-Prioritätsaktien zu den Stammaktien ganz oder zum Theil den letzteren und nicht den ersteren hätte zufallen müssen, so brauchten sich einer solchen Mehrheitsbildung die Stammaktionäre nicht zu unterwerfen.

Es konnte daher nicht mit dem Berufungsgericht entsprechend dem von der Beklagten eingenommenen Standpunkte die Unanfechtbarkeit des Beschlusses daraus hergeleitet werden, dass der Inhalt des § 4 des Kaufvertrags, weil es sich hier um Gewährungen an die Aktionäre und nicht an die Aktiengesellschaft und um Gewährungen gegen Ueberlassung der Aktien handle, nicht in Betracht zu kommen habe. Im Gegentheil kommt lediglich der § 4, und nicht der § 2 in Betracht. Es soll verkauft werden gegen gesonderte Abfindungen der beiden Aktiengattungen, indem die Stamm-Prioritätsaktien etwa 15 pCt. über Pari, die Stammaktien 50 pCt. ihres Nominalbetrages — wenn man die Konsols nur zum Nominalbetrage rechnet — erhalten sollen.

Die Revision musste aber deshalb für unbegründet erachtet werden, weil der Bestimmung des § 22 des Statuts nur die Bedeutung beigemessen werden konnte, den Vertheilungsmodus festzusetzen, s o f e r n eine einheitliche Summe die zuvertheilende Liquidationsmasse bildete, während sie nicht hindern sollte, einen Verkauf unter Festsetzung gesonderter Preise, beziehungsweise Abfindungen für jede der beiden Aktiengattungen, bei deren Normirung jene Rangordnung nicht in Betracht kam, zu beschliessen. Vernünftiger Weise konnten die Interessenten den § 22 nur in dieser Beschränkung verstehen und festsetzen wollen. Andernfalls hätte diese Bestimmung jede der beiden Aktiengattungen der Willkür jedes einzelnen ihrer Mitglieder anheimgegeben. Erwägt man, dass ausser den jährlichen 5 pCt. Dividende für die Stammprioritäten noch $30^{8}/_{12}$ pCt. des Stammprioritätenkapitals = 6 210 000 ℳ auf die alten Dividendenberechtigungen des Stammprioritätenkapitals wegen des Nachbezugsrechts nachgezahlt werden müssen, ehe die Stammaktien eine Dividende erhalten können, so ist offenbar gar nicht abzusehen, wenn die Stammaktien eine Dividende auch nur von 2½ pCt. des Aktienkapitals werden erhalten können. Ob jemals auf die Stammaktien ein höherer Kaufpreis als 50 pCt. ihres Nominalbetrages erzielbar sein wird, steht bei dieser Sachlage und da die Stamm-Prioritätsaktien den gleichen Einfluss auf die Gesellschaftsbeschlüsse haben, auch eine Auflösung der Gesellschaft ohne Genehmigung des Staats nicht erfolgen kann, durchaus dahin. Unter diesen Umständen erscheint es durchaus erklärlich, wenn die Stammaktionäre in ihrer grossen Mehrheit ein Angebot von 50 pCt. für ihre Aktien als durchaus zur Annahme geeignet ansehen. Andrerseits erscheint es ebenso erklärlich, dass die Stamm-Prioritätsaktionäre, denen der im Jahre 1883 begonnene Aufschwung des Unternehmens infolge der Aussicht, nunmehr nach und nach auch mit ihren Nachbezugsrechten zur Hebung zu kommen, zu Gute kommt, so dass die Schätzung im Verkehr schon in einem nicht ganz unbeträchtlichen Steigen des Kourses ihrer Aktien über Pari zum Ausdruck gelangt ist, den Stammaktien die 50 pCt. nicht zugewendet wissen wollen, wenn sie selbst nicht eine Abfindung über den Nominalbetrag ihrer Aktien hinaus erhalten. Der Vertreter des Revisionsklägers erachtet die Berücksichtigung des Kourswerthes über Pari bei Abfindung der Stamm-Prioritätsaktien für unbillig und mit guter Treue unvereinbar, weil sich der Erwerber solcher Aktien sagen müsse, dass wegen der Bestimmung des § 22 bei Auflösung der Gesellschaft auf diese Aktien nicht mehr als der Nominalbetrag fallen könne. Dabei wird aber übersehen, dass bei dem gleichen Einflusse der Stamm-Prioritätsaktionäre auf die zu fassenden Gesellschaftsbeschlüsse und der erforderlichen Zweidrittelmehrheit die Stamm-Prioritätsaktionäre in der Lage sind, einen ihnen nicht genehmen Auflösungsbeschluss zu verhindern und sich auf die Dauer den Genuss derjenigen, an das Bestehen der Gesellschaft gerade für sie geknüpften Vortheilen, welche ihren Ausdruck in der Kourssteigerung finden, zu erhalten. Es ist aber nicht anzunehmen, dass sich durch jene Bestimmung des § 22 beide Aktiengattungen eines Unternehmens, dessen Entwickelung bei der Errichtung noch völlig ungewiss war, die Möglichkeit eines Verkaufs im Wege der Verständigung und vernünftiger Interessenausgleichung hätten verschränken und sich vom Widerspruche eines einzelnen Aktionärs, der in abweichender Abschätzung zukünftiger Aussichten es für gut befände, sich auf die in thesi geltende Rangordnung des § 22 zu beziehen, abhängig machen wollen. Die Bestimmung des § 22 in der uneingeschränkten Auslegung würde wesentliche Hemmungen auch bei anderen Konfigurationen als der vorliegenden hervorbringen. Gesetzt, die Eisenbahngesellschaft wäre dem Konkurse nahe, wie sie es ja vor der vom Staat übernommenen Zinsgarantie gewesen ist, und der Staat oder eine andere Gesellschaft wollte die Bahn kaufen, aber als Kaufpreis nur einen dem Nominalbetrage der Stamm-Prioritätsaktien gleichkommenden oder darunter bleibenden Betrag zahlen, so würden die Stammaktionäre an solchem Verkauf, wenn eben der Kaufpreis nur den Stamm-Prioritätsaktionären zufiele, sie aber leer ausgingen, kein Interesse haben und es durch ihre ablehnenden Stimmen dahin bringen können, dass die erforderliche Zweidrittelmehrheit nicht erzielt wird. Wenn nun die Stamm-Prioritätsaktionäre darein willigen würden, dass von dem Preise, der gewährt werden soll, die Stammaktien einen Betrag empfangen, so würde die Herbeiführung eines vielleicht alle billigen Erwartungen befriedigenden Ergebnisses auf diesem Wege ein Stamm-Prioritätsaktionär, der sich der Illusion einer anderen möglichen Lösung hingibt, durch Berufung darauf verhindern können, dass nach § 22 die Stammaktionäre nicht etwas erhalten könnten, bevor die Stamm-Prioritätsaktionäre Befriedigung in Höhe ihres vollen Nominalbetrages erlangt hätten. Dies kann insbesondere dann nicht als gewollt erachtet werden, wenn es sich um eine Eisenbahngesellschaft handelt, die infolge der Staatsaufsicht, des Einflusses des Staates auf die Tarife, der Konkurrenz des Staates als Eigenthümer der Staatsbahnen, der im § 42 des Statuts selbst vorgesehenen Betriebsüberlassung an den Staat und des in § 42 des Preussischen Gesetzes über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. November 1838 dem Staate zustehenden Ankaufsrechtes, wie vorauszusehen war, sehr leicht in die Lage kommen konnte, ihren Interessen lediglich durch einen freiwilligen Verkauf an den Staat dienen zu können. Dies hat sich bereits im vorliegenden Falle bei der Gewährung der staatlichen Zinsgarantie herausgestellt. In dem betreffenden anlässlich

dieser Zinsgarantiegewährung geschlossenen Betriebsüberlassungsvertrage vom 7. Juli 1875 (Preussische Gesetzsammlung von 1876 Seite 162 fg.) hat die Gesellschaft dem Staat das Recht einräumen müssen, im Jahre 1891 demselben auf sein Verlangen das Eigenthum an der Eisenbahn für Uebernahme aller Schulden und Zahlung des fünffachen Betrages des innerhalb der fünf letzten Betriebsjahre gewonnenen, im § 10 näher qualifizirten Ueberschusses als Abfindung zu übertragen. Zur Zeit, als es sich um die Annahme des die Zinsgarantie betreffenden Gesetzentwurfes im Preussischen Landtage handelte, wurde entsprechend der Abschätzung der Entwickelung des Unternehmens angenommen, dass vermöge dieses Rechtes die Bahn dem Staate für wenig mehr als den Betrag der zu übernehmenden Gesellschaftschulden zufallen werde, so dass auch für die Stamm-Prioritätsaktien kaum etwas von Belang verbleiben würde. Vergleiche den Kommissionsbericht des Preussischen Abgeordnetenhauses vom 6. Mai 1876 — Drucksachen 1876 Band 2, Seite 1294 fg„ insbesondere Seite 1297, 1299. —

Schwerlich hat sich aber die Eisenbahngesellschaft durch ihr Statut der Möglichkeit begeben wollen, zur Anwendung eines solchen Ergebnisses oder zur Beseitigung des Risikos eines solchen Ergebnisses einen Vertrag zu schliessen, durch welchen beide Aktienkategorien etwas und voraussichtlich mehr, als wenn es zur Ausübung des Rechtes aus dem Betriebsüberlassungsvertrage seitens des Staats kam, erhielten.

Diese allgemeinen Erwägungen werden aber auch durch den sonstigen Inhalt des Statuts erheblich unterstützt. Der Schwerpunkt desselben in Betreff der Auffassung der einzelnen Bestimmungen beruht darin, dass die Summen des Stamm-Prioritäten- und Stammaktien-Kapitals gleiche sind, dass die Aktionäre beider Aktiengattungen ungesondert stimmen, die Stimmrechte für die gleichen Beträge aus beiden Gattungen die gleichen sind und dass nach den §§ 31, 32 des Statuts mit Zweidrittelmehrheit der anwesenden Stimmen die einschneidendsten Massregln beschlossen werden können. Danach liegt die entscheidende Bedeutung des Statuts nicht in der Abgrenzung der beiden Aktionärkategorien gegen einander, sondern ein Hinweis auf eine Verständigung unter ihnen bei Einräumung gleicher Machtbefugnisse für das Stimmergebniss zur Geltendmachung ihres Interesses, wobei übrigens auch das gegen offenbare Korruptionen und Vergewaltigungen schützende Erforderniss der Staatsgenehmigung zu den Beschlüssen in Betracht kommt. Von Belang ist, dass unter den danach der Beschlussfassung unterstehenden Massregeln unter No. 3 im § 31 die „Fusion der Gesellschaft mit einer anderen und Feststellung der desfallsigen Bedingungen“ aufgeführt ist. Hier kann von einer entsprechenden Anwendung der im § 22 in Betreff des Erlöses festgesetzten Priorität schwerlich die Rede sein. Jedenfalls sind hier in Betreff der Bedingungen keine Beschränkungen auferlegt. Vielmehr ist alles der Verständigung und Interessenausgleichung der beiden Aktiengattungen durch die erforderte Zweidrittelmehrheit überlassen. Auch dies führt darauf hin, zum mindesten diejenige qualifizirte Art der Auflösung, welche durch einen Verkauf der Bahn, also indem ein bestimmter Verkauf erfolgt und dadurch die Gesellschaft zur Auflösung gelangt, erfolgt, zumal dieselbe im § 14 des Statuts unter Hinweis auf § 31 mit der Fusion unter der Bezeichnung: „auch der Verkauf der Bahn und die Auflösung der Gesellschaft, ingleichen die Vereinigung des Unternehmens mit einem anderen Eisenbahnunternehmen“ zusammengestellt ist, in gleicher Weise zu behandeln. Bei dieser Auffassung des Statuts erledigt sich der fernere, vom Kläger geltend gemachte Gesichtspunkt, dass der Beschluss deshalb nicht rechtswirksam sei, weil, nachdem vor seiner Eintragung in das Handelsregister, welche erforderlich gewesen, da er eine Statutenänderung enthalte, das neue Gesetz, betreffend die Kommanditgesellschaften auf Aktien und die Aktiengesellschaften vom 18. Juli 1884 in Kraft getreten sei, es zur Wirksamkeit der Erfüllung des Erfordernisses des Artikels 215 Absatz 6 dieses Gesetzes bedürfe. Der Artikel 215 des neuen Gesetzes erachtet selbst beim Mangel eines ausdrücklichen Vorbehaltes im Gesellschaftsvertrage den Inhalt desselben, auch insoweit es sich darum handelt, ein durch den Gesellschaftsvertrag bestimmtes Verhältniss verschiedener Aktiengattungen zu einander zum Nachtheil der einen abzuändern, durch Generalversammlungsbeschluss für abänderlich. Er verlangt aber, und zwar unter Zurückweisung aller geringere Erfordernisse aufstellenden Bestimmungen des Gesellschaftsvertrages, dass die Zustimmung einer besonderen Generalversammlung der Aktionäre der zu benachtheiligenden Aktiengattung mit einer Mehrheit von drei Vierteln des in derselben vertretenen Aktienkapitals zu dem Beschlusse der beide Aktiengattungen umfassenden Generalversammlung hinzutrete. Allein da, wie eben ausgeführt, in dem vorliegenden Statut den Stammaktien gar nicht das Recht eingeräumt ist, dass der Verkauf der Bahn nur unter Zutheilung des bei Abfindung der Stammprioritätsaktien nach Höhe ihres Nominalbetrages verbleibenden Aequivalentheiles an sie bis zur Höhe ihres Nominalbetrages stattfinden dürfe, so liegt der Fall einer Abänderung des bisherigen statutarischen Rechtsverhältnisses zum Nachtheil der Stammaktien gar nicht vor. Es ist vielmehr nach dem Statut die Entscheidung, gegen welche Abfindung für die einzelnen Aktiengattungen verkauft werden soll, dem gemeinschaftlichen Beschlusse anheimgegeben, so dass von einem statutarischen Rechte der Stammaktien, dass die Stammprioritätsaktien keine ihren Nominalbetrag übersteigende Abfindung erhalten, sofern sie selbst nicht eine demselben entsprechende empfangen, welches erst durch den vorliegenden Verkauf zu ihrem Nachtheil geändert werden sollte, nicht die Rede ist. Dass der betreffende Auflösungsbeschluss nach anderen Richtungen Statutenänderungen enthält, wie nach der ausdrücklichen Bestimmung des § 10 des Vertrages und in Rücksicht auf die in Betreff des Stimmrechts der Aktionäre und die Aufgaben wie die Erneuerung des Aufsichtsraths im Liquidationsstadium durch die §§ 4 und 7 des Vertrages getroffenen Abänderungen nicht geleugnet werden kann, erscheint unerheblich. Dass deswegen andere Erfordernisse des neuen Gesetzes in Betracht kämen, denen nicht genügt sei, ist weder behauptet noch irgend ersichtlich.

Es muss deshalb unerörtert bleiben, ob die Ansicht, dass, weil die Statutenänderung, bei welcher zur Zeit der Beschlussfassung den damals geltenden Gesetzen entsprochen worden war, vor dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes noch nicht durch Eintragung rechtswirksam geworden, nunmehr die Erfordernisse des neuen Gesetzes in Bezug auf die Beschlussfassung rückwirkend anwendbar seien, in der That eine Berechtigung hätte.

Dagegen musste die Revision zur Aufhebung des Berufungsurtheils führen, soweit es sich um die Entscheidung in Betreff der durch die besondere Prozessvertretung für den Aufsichtsrath der beklagten Gesellschaft entstandenen Kosten handelt. Die Klage ist nach dem Inkrafttreten des bereits erwähnten Gesetzes vom 18. Juli 1884 erhoben worden. Die Artikel 190a und 222 desselben schreiben vor, dass eine solche Klage gegen die Aktiengesellschaft, vertreten durch den Vorstand und den Aufsichtsrath, zu richten ist. Sie sind als das Klagerecht organisirende Vorschriften auf jede einen Generalversammlungs-Beschluss betreffende Anfechtungsklage in Anwendung zu bringen, die unter der Herrschaft des neuen Gesetzes erhoben wird, mag auch der angefochtane Beschluss aus einer früheren Zeit herrühren. Daraus, dass die Klage nach ihrem Rubrum nicht sowohl gegen die Gesellschaft, vertreten durch jene Organe, als vielmehr gegen jene Organe selbst gerichtet war, ist dem Kläger kein Vorwurf zu machen, da die Artikel 190a und 222 auch sich dahin ausdrücken, es sei die Klage gegen den Vorstand und den Aufsichtsrath zu richten. Die Kosten der Zustellungen an den Aufsichtsrath hat bei der Erfolglosigkeit der Klage, beziehungsweise der Anschlussberufung, soweit letztere die Verurtheilung der Beklagten in sämmtliche Kosten begehrte, Kläger zu tragen, da entsprechend dem Zwecke der Artikel 190a und 222 cit., durch die Richtung der Klage gegen beide Organe Kollusionen eines von ihnen mit dem Anfechtenden zu vermeiden, trotz § 157 Absatz 2 der Civilprozessordnung die Zustellung an beide Organe erfolgen musste. Dagegen fehlte es an genügendem Anlass, dass neben dem Prozessbevollmächtigten des Vorstandes, beziehungsweise der Gesellschaft, in jeder der beiden Instanzen auch noch für den Aufsichtsrath ein besonderer Prozessbevollmächtigter aufgetreten ist. Wenn auch bei der Stellung der den Vorstand der Eisenbahngesellschaft bildenden Königlichen Eisenbahndirektion als staatlicher Behörde Vorstand und Aufsichtsrath vielleicht von einander verschiedene Interessen und Gesichtspunkte hätten geltend machen können, so ist dies doch nicht geschehen. Vielmehr hat sich in beiden Instanzen der Prozessbevollmächtigte des Aufsichtsraths darauf beschränkt, auszuführen, der Aufsichtsrath habe nicht belangt, beziehentlich da er die Gesellschaft nicht vertreten, nicht geladen werden dürfen. Als selbständig belangt war er aber nicht anzusehen und die Ausführung, dass er nicht als Vertreter habe geladen werden dürfen, ist unrichtig. Die Kosten für die Vertretung durch einen zweiten Prozessbevollmächtigten konnten daher für keine der beiden Vorinstanzen als zur zweckentsprechenden Rechtsvertheidigung der beklagten Gesellschaft nothwendig erachtet werden und musste Kläger gemäss § 87 der Civil-Prozessordnung von ihrer Erstattung entbunden werden.

Die Kosten der Revisionsinstanz waren, da der Revisionskläger im wesentlichen unterliegt, demselben gemäss § 92 Absatz 1 der Civil-Prozessordnung aufzuerlegen.

(gez.) Dr. Drechsler. Dr. von Hahn. Dr. Gallenkamp. Dr. Wiener. Dr. von Meibom. Dr. Hambrook. Dr. Bolze.

Verkündet in der öffentlichen Sitzung des Ersten Civilsenats vom 25. Februar 1885.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Eisenbahnvorlagen und das Nordbahn - Uebereinkommen im Herrenhause.

Nachdem von demselben bereits früher die kleinen Bahnvorlagen, betreffend die Lokalbahn Lemberg-Rawa-Ruska, die Bukowinaer Lokalbahnen Hatna-Kimpolung und Hliboka-Berhometh, die Mühlkreisbahn und die Lokalbahn Laibach-Stein ein-

stimmig angenommen wurden, fand in der heutigen Sitzung die Annahme des Nordbahn-Uebereinkommens nach dem Beschlusse des Abgeordnetenhauses mit einer an Einstimmigkeit grenzenden Majorität (dagegen nur 2 Stimmen) statt. Zu diesem imponirenden Resultate trugen der Bericht der Eisenbahnkommission des Herrenhauses und die Reden des Ministers v. Pino, insbesondere aber die des Regierungsvertreters Sektionschef v. Wittek, welche wir in nächster Nummer reproduziren werden, das meiste bei. Diese durch so viele Jahre die Gemüther aufregende Frage hat nun, wie auch auf gegnerischer Seite nicht in Abrede gestellt werden kann, eine Lösung gefunden, welche zwar nicht den idealen Anforderungen, aber dem praktischen Bedürfnisse entspricht. Eine Verstaatlichung à tout prix hätte rechtliche und finanzielle Schwierigkeiten fast unlösbarer Natur hervorgerufen. Zur späteren Verstaatlichung ist nun der Grund gelegt, der Staat beherrscht die Tarife der Nordbahn und hat von ihr wohl das äusserste an Zugeständnissen erhalten.

Oberbau-Normale für Hauptbahnen.

In Ansehung des im Jahre 1882 genehmigten Normales für einheitlichen Oberbau von Hauptbahnen ersten und zweiten Ranges hat die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen einige Aenderungen in Anregung gebracht, welche sich auf die Annahme der gleichen Schienenfussbreite von 110 mm für beide Schienenprofile und auf die Anwendung nur einer Type für Laschen und Unterlagsplatten der beiden Kategorien des Oberbaues der Hauptbahnen beziehen. Von der Einführung einheitlicher Schienen-Befestigungsmittel verspricht man sich den doppelten Vortheil, dass einerseits ein Uebergang von dem leichteren Schienensystem auf das schwerere unter Beibehaltung der vorhandenen Schienen-Befestigungsmittel, andererseits eine Vereinfachung in der Materialgebahrung und Reservehaltung des Oberbau-Materials erzielt wird. Das K. K. Handelsministerium hat sich vorbehalten, sobald das hiernach modifizirte Normale auf den in der Verwaltung des Staates stehenden Bahnen eingeführt sein wird und praktische Erfahrungen gesammelt sein werden, in Ansehung dieses Normales eventuell eine weitere Verfügung zu treffen.

Ermässigte Tour- und Retourkarten.

Der Wiener „Verein für kaufmännische Interessen" hat sich im Februar laufenden Jahres an den Herrn Handelsminister mit dem Ersuchen um Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten gewendet. Auf dieses Petitum ist dem genannten Verein dieser Tage folgende günstige Antwort des Handelsministers v. Pino zugekommen: „Mit Bezug auf die Eingabe vom 22. Februar l. J., womit wegen Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten für den Verkehr mit Wien meine Intervention in Anspruch genommen wird, habe ich dem Verein unter Anerkennung der den bezüglichen Anregungen zugrunde liegenden Absichten zunächst zu bemerken, dass die Wichtigkeit der angeregten Frage meiner Aufmerksamkeit nicht entgangen ist, dass ich vielmehr wiederholt geeignete Anlässe benutzt habe, um den Bahnverwaltungen das weitestgehende Entgegenkommen in Bezug auf die Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten zu empfehlen, beziehungsweise ihnen dort, wo ich imperativ vorgehen konnte, diesbezügliche Aufträge zu ertheilen. Es bestehen denn auch heute schon für den Verkehr Wiens mit einer Reihe von theils an sich bedeutenderen, theils durch die Lebhaftigkeit der gegenseitigen Beziehungen zu berücksichtigenden Orten der Monarchie Tour- und Retourkarten, deren Ermässigung gegenüber den einfachen Tourkarten zwischen 15 pCt. und 43 pCt. variirt. Ich werde übrigens diese Angelegenheit, deren Werth ich in ihrem vollem Umfange würdige, nicht aus dem Auge verlieren und auf die Einführung ermässigter Tour- und Retourkarten für neue Relationen, sowie auf die Ausdehnung der Gültigkeitsdauer dieser Karten bei sich ergebenden passenden Gelegenheiten hinwirken. Insbesondere wird auch das in legislativer Verhandlung befindliche Uebereinkommen mit der Gesellschaft der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mir seinerseits nach Perfektionirung desselben Gelegenheit bieten, Massnahmen zu veranlassen, welche den Wünschen des Vereins geeignete Rechnung tragen."

Die Szered-Galgocz-Lipotvarer Flügelbahn.

Der Gesetzentwurf über den Bau dieser Bahn gelangte im Ungarischen Abgeordnetenhause zur Verhandlung. Derselbe hebt in seiner Motivirung die wichtigen Verkehrs- und strategischen Interessen, welche bei der neuen Linie ins Gewicht fallen, hervor, und verweist auf die Verkehrsausweise, welche die Hoffnung rechtfertigen, dass die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn die Zinsengarantie des Staates in Anspruch zu nehmen nicht genöthigt sein werde. In der Debatte über den Entwurf brachte Abgeordneter Helfy seine Bedenken gegen die finanzielle Seite der Angelegenheit zum Ausdrucke; er beanstandet, dass die Zinsengarantie auch auf die neue Linie ausgedehnt werden solle, da die bisherigen Gesetze hierfür keine rechtliche Basis bieten und ein solcher Vorgang ein gefährliches Präzedens involviren würde. Durch die Annahme der Vorlage würde Ungarn zu dem System der Zinsengarantie zurückkehren, mit welchem es schon vor Jahren gebrochen habe. Abgeordneter Horansky sprach sich gegen jede weitere Begünstigung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn aus. Der vorliegende Entwurf überschreite die Grenze der bisherigen Gesetze, da die Zinsengarantie in einer fixen Summe festgestellt und auch für eine Linie in Anspruch genommen wird, für welche der Staat nicht verpflichtet sei, eine Garantie zu leisten. Die Vorlage wurde schliesslich, nachdem Minister Kemény für dieselbe eingetreten, sowohl in der General-, als in der Spezialdebatte angenommen. Auf Grund der erhöhten Staatsgarantie sollen 3 pCt. Goldprioritäten bis zur Höhe von ca. 20 Millionen Gulden ausgegeben werden.

Gesetzentwurf über die Investitionen der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Nachdem derselbe wegen Schliessung des Reichstages die verfassungsmässige Erledigung nicht gefunden, so hat der Handelsminister mit Rücksicht daauf, dass die Gesellschaft an das vorjährige Uebereinkommen nur bis 1. Juli 1885 gebunden ist, den Verwaltungsrath eingeladen, zur Verhandlung über ein neues Uebereinkommen Delegirte zu entsenden. Der Handelsminister bemerkt, die Regierung wolle das Uebereinkommen dem neuen Reichsrathe unverzüglich vorlegen, damit dasselbe noch im Herbste dieses Jahres erledigt werde.

Die Deutschen Holzzölle.

Der Oesterreichisch-Ungarische Verein der Holzproduzenten, Holzhändler und Holzindustriellen in Wien hat in einer Eingabe an das Handelsministerium auf die Gefahren hingewiesen, welche der Oesterreichischen Holzproduktion und der Oesterreichischen Holzindustrie durch die Deutschen Holzzölle drohen. In der Eingabe wird bemerkt, nur durch die Eroberung neuer Absatzgebiete könnte eine Katastrophe vermieden werden, insbesondere empfehle es sich, den Deutschen Holzhandel von dem Französischen Markte zu verdrängen, aber auch der Verkehr in den Mittelmeerhäfen und über den Suezkanal hinaus könnte wesentlich gesteigert werden. Zu diesem Behufe stellt der Verein an das Handelsministerium die Bitte: 1. Dass die Anträge der Eisenbahntarif-Enquête, Gruppe II, unverweilt und vollinhaltlich auf allen Oesterreichischen Bahnen zur Geltung gelangen; 2. dass die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen die Förderung dieser Exportbestrebungen bei den Schweizerischen und Französischen Bahnen mit allen Mitteln zu erreichen bemüht sein soll, und 3. dass der Oesterreichisch-Ungarische Lloyd Tarife erstelle, welche, wie es bei der Kohle der Fall war, den Holztransport durch den Suezkanal und bis in die Ostasiatischen Hafenplätze ermöglichen würden.

Kroatische Eisenbahnen.

Wie das „C. f. E. u. D." meldet, soll der Bau der Eisenbahnlinie Sunja-Brod noch im Laufe des Jahres begonnen werden; aus dem Grenz-Investitionsfonds ist eine Summe von 2 066 000 fl. für diesen Zweck votirt worden; auch die Vorarbeiten für die Bahnstrecken Vinkovce-Mitrovic und Vinkovce-Brecka sind bereits in Angriff genommen worden, für welche Arbeiten gleichfalls eine 535 000 fl betragende Subvention aus dem Grenzinvestitionsfonds und zwar in der Weise gewährt worden ist, dass für diesen in fünfjährigen Raten flüssig zu machenden Betrag Stammaktien genommen werden, nachdem man von der besonderen Wichtigkeit dieser Linien überzeugt ist, welche von grösstem Interesse für die dem Investitionsfonds gehörigen ausgedehnten Waldbestände sind, ausserdem aber die bereits bestehende Grenzbahn in kürzester Route mit dem Okkupationsgebiete direkt verbinden.

Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes.

Die von einer Privatanstalt auf Grund der bei ihr bestehenden Dienstpragmatik im Disziplinarwege verfügte Entlassung eines Bediensteten ist unanfechtbar. — Die gerichtliche Geltendmachung des durch das Disziplinarerkenntniss aberkannten Anspruchs auf Pension (Provision) ist unstatthaft. Die Motive dieser erflossenen Entscheidung besagen unter anderem folgendes: Der Anspruch eines Bediensteten auf eine ihm von seinem Dienstgeber zu verabreichende Pension oder Provision ist kein solcher, der aus dem Bestande eines Dienstverhältnisses sich schon von selbst ergibt, sondern kann immer nur durch ein besonderes Uebereinkommen zwischen dem Dienstgeber und dem Bediensteten begründet werden. Die Dienstpragmatik und das Pensionsnormale der betreffenden Anstalt sind die Urkunden, welche für den Dienstgeber und den Angestellten massgebend sind, wenn sich letzterer denselben ausdrücklich unterworfen hat. Wenn nun hierin wegen eines Dienstvergehens infolge eines Disziplinarerkenntnisses die Dienstentlassung und damit der Pensionsverlust ausgesprochen ist, so kann nach durchgeführter Disziplinaruntersuchung der Angestellte das Erkenntniss nicht damit bestreiten, dass er sich keiner groben Dienstverletzung schuldig gemacht habe und mit Erfolg behaupten, dass ihm die Zuerkennung der Pension gebühre, weil seine Dienstverletzung nicht gerichtsordnungsmässig in einem Prozesse erwiesen wurde. Die dienst-

geberische Anstalt ist nicht schuldig, das Resultat der Disziplinaruntersuchung und das darauf gestützte Erkenntniss einer richterlichen Ueberprüfung zu unterziehen, wenn dies nicht in den erwähnten Urkunden bestimmt wurde.

Erweiterung des Wirkungskreises der Staatsbahndirektionen.

Die Kompetenz dieser Betriebsdirektionen hat eine sehr bedeutende Erweiterung rücksichtlich der Befugniss zu Materialanschaffungen erfahren. Nach dem neuen, bereits vom Handelsminister genehmigten Regulativ gehören von jetzt ab fast sämmtliche Lieferungsausschreibungen, beziehungsweise die Entscheidung über die einlangenden Offerten in den Wirkungskreis der Betriebsdirektionen. Infolgedessen erscheint der Schwerpunkt in Bezug auf Materiallieferungen jetzt wirklich in die betreffenden Provinzen verlegt. Eine solche Dezentralisation ist aus dem Gesichtspunkte des Rechtes, der Opportunität und Wohlfeilheit nur zu billigen.

Beschlüsse der Ungarischen Direktorenkonferenz.

In derselben wurden ausser einigen Angelegenheiten interner Natur mehrere von allgemeinerem Interesse verhandelt und zwar a) für Hopfen, Reben- und Baumsetzlinge wurden bei eilgutmässiger Beförderung namhafte Ermässigungen gewährt, b) sowie in der Oesterreichischen Reichshäfte werden auch in der Ungarischen Frachtbriefe mit eingedrucktem Stempel eingeführt, c) dem Landesverein für bildende Künste wurde die frachtfreie Rückbeförderung der ausgestellten Gemälde pro 1885 bewilligt, d) die Aufnahme der K. K. Bosnabahn in die Ungarische Direktorenkonferenz wurde über ihr Ansuchen bewilligt.

Schaden-Assekuranzverband der Eisenbahnen.

Der gegenseitige Schaden-Assekuranzverband Oesterreichischer und Ungarischer Eisenbahnen hielt seine Generalversammlung am 31. März l. J. in Pest unter dem Präsidium der Oesterreichischen Nordwestbahn ab. Im Geschäftsjahre 1884 hat der Verband an Feuer- und Transportschäden und Verwaltungskosten insgesammt 267 000 fl. liquidirt. Da die frühere Versicherungsprämie der Verbandsrisiken 839 500 fl. betragen hätte, ergibt sich aus der Wechselseitigkeit eine Ersparniss von 572 500 fl. für die Verbandsmitglieder.

Die Verwaltung der Oesterreichischen Gruppe wurde bis jetzt von der Oesterreichischen Nordwestbahn besorgt. Infolge der grossen Dimensionen dieser Mühewaltung soll in Zukunft unter der Leitung der Oesterreichischen Nordwestbahn ein eigenes Büreau systemisirt werden. Die Administrationskosten wurden mit 10 000 fl. präliminirt.

Eil- und Blitzzüge in der diesjährigen Sommer-Fahrordnung.

Vom 1. Juni an, mit welchem Tage die neue Sommer-Fahrordnung ins Leben tritt, werden nach einer Meldung des „Nemzet“ auf den Linien Pest-Arad und Pest-Bruck-Wien Schnellzüge verkehren. Ausserdem wird der Orient-Eil- und Blitzzug vorläufig wöchentlich einmal über Theresiopel-Neusatz-Belgrad bis Nisch verkehren. Der letztere Zug wird nur aus Schlaf- und Restaurationswagen bestehen und durch die internationale Schlafwagengesellschaft in Verkehr gesetzt werden. Der Zug wird nur an den bedeutendsten Stationen halten; zwischen Pest und Wien nur in Pressburg und Neuhäusel. Der Expresszug wird zwischen Paris und Pest vom 1. Juni ab täglich, von Pest nach Bukarest, resp. bis Giurgewo wie bisher nur zweimal wöchentlich verkehren; nach Serbien aber bis zum Ausbau der Türkischen Anschlussbahnen wöchentlich nur einmal. Bis zu dieser Zeit beabsichtigt die Serbische Bahngesellschaft von Nisch über Sofia bis an den Endpunkt der Türkischen Bahnen, das ist bis nach Sarembeg, an den Schnellzug anschliessende regelmässige Postfahrten einzurichten, so dass man, wenn auch nicht durchwegs mittels Bahn, so doch zu Land bis Konstantinopel wird reisen können.

Buschtêhrader Eisenbahn.

Die politische Begehung der Eisenbahnstrecke der Buschtêhrader Bahn von Graslitz nach Klingenhal findet am 27. April statt.

Prag-Duxer Eisenbahn.

Der Personenverkehr auf der Prag-Duxer Bahnstrecke Klostergrab-Moldau soll am 15. Mai eröffnet werden.

Metkovich-Mostar.

Die Eröffnung der Eisenbahnlinie Metkovich-Mostar erfolgt in der ersten Hälfte des Monats Juni.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Mit den Friedenshoffnungen ist nur eine theilweise Besserung der Kourse eingetreten, wie die folgende Zusammenstellung der beiden letztwöchentlichen Notirungen zeigt.

Nordbahn	2437.—	2450.—	Elbethalbahn	175.—	173.—
Franz-Josefbahn	208.—	208.—	Staatsbahn	303.—	304.25
Carl-Ludwigbahn	263.—	258.—	Südbahn	133.—	134.—
Oest. Nordwestb.	170.50	170.—			

Graz-Köflach (241) und Lemberg-Czernowitz (225.25) waren wegen der beschlossenen Dividenden von 14 resp. 13 fl. sehr gesucht.

Die Anschlüsse der Orientalischen Bahnen

sind wieder um einen Schritt weiter gerückt. Die Bulgarische Regierung veröffentlicht die Einladung zu Anerbietungen auf den Bau von 113,6 Kilometer Eisenbahn in Bulgarien von Vakarell (Türkische Grenze) bis Zaribrod (Serbische Grenze), versiegelt einzureichen in der Zeit vom 22. bis 26. Mai. Ungefähr die ersten 46 Kilometer der Strecke von der Türkischen Grenze bis Sofia sind bereits in den Jahren 1874 und 1875 im Bau gewesen, ebenso wie das anschliessende Türkische Stück Bellova-Vakarell und zwar seitens der Türkischen Regierung. Bedeutend sind die Ausführungen von damals aber nicht. Vorarbeiten hat jetzt die Bulgarische Regierung selbst ausführen lassen und bereits vor einigen Monaten den Interessenten zugänglich gemacht. Danach betragen die gesammten noch auszuführenden Abträge der Bahn ungefähr 1 000 000 cbm, wovon etwa die Hälfte Fels. Der Fels wird theilweise schwierig sein, da es sich, wie im ganzen Balkan, meist um Urgebirge handelt (Granit, Gneis, Urkalk). Ungewöhnlich grosse Schwierigkeiten bietet der Bau im übrigen nicht. Die Einschnitte erreichen mehrfach eine Tiefe von 15 m und darüber; ausserdem bestehen die grössten Schwierigkeiten in dem Uebergang über verschiedene steile und eingeschnittene Nebenthäler des schluchtenreichen Balkan, welche mehrfach eine Höhe von 25 m und darüber bis 40 m erreichen. Tunnels kommen nicht vor.

An Bauwerken ist das bedeutendste eine Brücke über den Isker in der Nähe von Sofia von 120 m gesammter Lichtweite und ferner eine zweite Brücke in demselben Flussgebiet von 100 m gesammter Lichtweite.

Die grösste Steigung beträgt 25 mm pro Meter, der engste Kurvenradius 300 m.

Da nach Eröffnung der Angebote auch im günstigsten Falle noch verschiedene Monate mit Verhandlungen etc. vergehen werden, so wird man sich noch etwas mit Geduld waffnen müssen und erscheint die Innehaltung des unter den betheiligten Mächten für die Eröffnung der Anschlüsse verabredeten Termins, 15. Oktober 1886, wohl etwas zweifelhaft.

Bulgarien ist ein gebirgiges, noch sehr wenig aufgeschlossenes, dünn bevölkertes Land mit sehr geringen Verkehrsmitteln. Dabei ist der Bezug aller Materialien von auswärts wesentlich dadurch erschwert, dass die beiden nächsten Eisenbahn-Punkte Bellova (Sarembey) auf der Türkischen Seite und Nisch auf der Serbischen Seite bezw. ungefähr 50 und 100 km von der Bulgarischen Landesgrenze entfernt sind.

Zu dem Serbischen Anschlussstück Zaribrod-Nisch, etwa 95 km lang, bis wohin die Bahn bereits eröffnet ist, sind die Vorarbeiten kürzlich erst in Angriff genommen und da diese Strecke ähnliche Schwierigkeiten enthält, wie die Bulgarische, unter anderem einige Tunnels, so scheint auch hier die Hoffnung auf Innehaltung des Eröffnungstermins zum 15. Oktober 1886 nur schwach zu sein.

Etwas weiter vorgeschritten ist die Türkische Strecke Vakarell-Bellova, 47 km lang, welche kürzlich an das Konsortium der Ottoman bank und des Comptoir d'Escompte für 175 000 Frcs. pro Kilometer vergeben wurde mit der Verpflichtung, binnen 3 Monaten, von welchen schon 2 verflossen sind, die Pläne der Türkischen Regierung vorzulegen. Es muss sich alsdann zeigen, in welchem Masse endlich Ernst gemacht wird.

Die Erledigung der Streitigkeiten mit den Hirsch'schen Gesellschaften, der alten in Liquidation befindlichen Türkischen Baugesellschaft und der jetzigen Oesterreichischen Betriebsgesellschaft, rücken nur langsam vom Fleck. Von diesen Gesellschaften, deren jede 1872 ihren besonderen Vertrag mit der Türkischen Regierung abgeschlossen hat, worin für Austragung von Streitigkeiten ein Schiedsgericht vorgesehen war, sind in der vorgeschriebenen einmonatlichen Frist bis zum 21. März die beiden gewählten Schiedsrichter namhaft gemacht, nämlich wie in No. 24 d. Ztg. bereits berichtet, seitens der Baugesellschaft die ehemaligen Minister Jacobs in Brüssel und Brunnet in Paris, seitens der Betriebsgesellschaft Landgerichts-Präsident Graf von Lamezan in Wien und Professor von Holtzendorff in München. Die Türkische Regierung, welche ihrerseits nur 2 Schiedsrichter ernannt hatte, verlangte nun von den Gesellschaften, dass sie ebenso verfahren und nur 2 gemeinschaftliche Schiedsrichter bestellen. Ein Vorschlag der Gesellschaften, das zuerst zusammentretende Schiedsgericht (wohl für die Baugesellschaft) zunächst über diese Frage verhandeln und beschliessen zu lassen, ist von der Türkischen Regierung zurückgewiesen.

Alles dieses deutet nicht darauf hin, dass mit der bisherigen Verschleppungstheorie jetzt endlich gebrochen wäre und dass man darauf rechnen dürfte, bald von einer Erledigung der Geschäfte des Schiedsgerichts und damit von einer Klärung der gesammten Betriebsverhältnisse der Orientalischen Bahnen zu hören. Die augenblicklichen politischen Verhältnisse werden einer Beschleunigung auch keineswegs günstig sein.

No. 8. Jahrgang 1885. Berlin, am 25. April 1885.

Anzeiger

überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 23. April Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					A. Kolli mit Buchstaben sign.:					
1	A B	—	1	Pack	Dachpappe —	59	1	Offenburg	Badische Stsb.	Büdingen signirt.
2	A H	150	1	Fass	Kreide —	256	2	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
3	B	1	1	Kiste	leere Flaschen —	10	3	Hamburg	„	
4	C B	917	2	Kolli	Stahlbleche —	14	4	Hamm	Rechtsrh. Köln	
5	C T	8184	1	Kiste	Porzellan —	44,5	5	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
6	E S T	22 V	1	„	Eisenwaaren —	157	6	Zutfen	Niederländ. Stsb.	
7	G B G B	{ 987 1003 } 1025	1 1	Bürden Kiste	Stahl Stahl }	137	7	Heidelberg	Badische Stsb.	
8	H	5	1	Ballen	Säcke —	12	8	Hamm	Rechtsrh. Köln	
9	H C E	—	1	—	Kette mit Schloss —	—	9	Salmünster	K.E.-D.Frankf.a/M.	
10	{ H D K }	{ 1 91 }	1	Sack	Kartoffeln —	30	10	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
11	{ HP HP }	175	1	Kiste	— —	94	11	Rheine	„	
12	L	485	1	Stange	Stahl —	6,5	12	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
13	L A	2360	1	Kiste	leer —	9	13	Bremen	„	
14	M B	—	1	Fass	Oel —	35	14	Bütow	K. E.-D. Bromberg	
15	M B R	—	1	Kiste	Kupfer —	—	15	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
16	N A	1023	1	Bund	Pfefferrohr —	13,5	16	Essen K. M.	Rechtsrh. Köln	
17	N & T	329	1	Kiste	leer —	13	17	Plauen i. V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
18	R	—	1	Sack	Guano —	100	18	Bremen	K. E.-D. Hannover	
19	S	—	2	Pack	Säcke —	42	19	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
20	S S	68	1	Korb	Eisenwaaren —	76	20	Soest	K. E.-D. Hannover	
21	S S C	5602	1	Kiste	unbekannt —	?	21	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
22	T R M	2536	1	Stück	Eisen —	13,5	22	Hamont	Grand Centr. Belge	
23	{ V P J A M }	4	1	Fass	Wein —	514	23	Aerschot	„	
24	W R et C	57	1	Kiste	— —	155	24	Rheine	Rechtsrh. Köln	
25	Z A	4974	1	Sack	Samen —	18	25	Korschen	K. E.-D. Bromberg	
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
26	{ J. Schweriner Schndmhl }	—	5	Pack	leere Säcke —	122	26	Berlin	„	
					C. Kolli m. Figuren sign.:					
27	rother Strich	—	1	Bund	Bandeisen —	29,5	27	Brambach	Sächsische Stsb.	
28	{ }	3684	1	Fass	Wein —	98	28	Königsberg	K. E.-D. Bromberg	
					D. Kolli ohne Signatur:					
29	—	—	1	Stück	Bandeisen —	17,5	29	Radebeul	Sächsische Stsb.	
30	—	—	1	—	eis. Brechstange —	5,75	30	Kreuz	K. E.-D. Breslau	
31	—	—	1	Ballen	Dünger —	1	31	Hasselt	Grand Centr. Belge	
32	—	—	1	—	{ alte Tafel von Eisenblech, 1,67 m lang, 0,66 m breit }	6	32	Gandersheim	Braunschweig.	
33	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	23	33	Welver	Rechtsrh. Köln	
34	—	—	1	—	{ leeres Fass mit 4 eis. Reifen ohne Deckel }	7	34	Herford	K. E.-D. Hannover	
35	—	—	1	Bund	Flacheisen —	33	35	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
36	—	—	20	—	Gummiringe —	7	36	Breslau	K. E.-D. Berlin	
37	—	—	1	Röllchen	Messingblechhülsen —	0,1	37	Baden	Badische Stsb.	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
38	—	—	1	Packet in Papier	? —	1	38	Hasselt	Grand Centr. Belge	
39	—	—	1	Pack	6 Pflugschaare, zusammengebunden	9,5	39	Laskowitz	K. E.-D. Bromberg	
40	—	—	1	Ballen	leere Säcke —	13	40	Gesecke	K. E.-D. Hannover	
41	—	—	1	Schachtel	? —	—	41	Montigny s/S.	Grand Centr. Belge	
42	—	—	1	Packet	3 runde eiserne Scheiben	—	42	Leipzig I.	Sächsische Stsb.	
43	—	—	3	—	lose Schippen —	3	43	Giessen	K. E.-D. Hannover	
44	—	—	1	Packet	starke Schnur —	1	44	Leipzig II.	Sächsische Stsb.	
45	—	—	2	—	eiserne Schrauben —	4	45	Oberhausen K. M.	Rechtsrh. Köln	
46	—	—	32	—	Sprungfedern aus Draht	5	46	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
47	—	—	1	—	eiserne Stütze mit Kette	38	47	Mochbern	K. E.-D. Berlin	
48	—	—	4	—	eiserne Stützen —	—	48	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	aus dem in Kz. als leer eingegangenen Wag. 72376 KFN von von KoselK. entladen.
49	—	—	1	—	schwarze Theerdecke	—	49	Mochbern	K. E.-D. Berlin	der Wagen 4204 Frkfrt., worin qu. Decke überzählig gefund., kam von Oderberg u. enthielt mehreres Dienstgut für Herbesthal. Recherchen blieben erfolglos.
50	—	—	1	Kollo	11 Unterlegeplatten, 20 cm lang, 15 cm breit	19	50	Braunschweig	Braunschweig.	
51	—	—	1	—	eis. Viehgitter —	—	51	B. Borbeck	Rechtsrh. Köln	

Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 424.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Personen- und Gepäckverkehr im Mitteldeutschen Verbande. Vom 1. Juni cr. ab werden Gepäckstücke aller Art, auch Güter, Hunde und sonstige kleine Thiere in Käfigen etc. ohne Billetlösung bei geeigneter Verpackung auch mit den Schnell- und Kourierzügen zur Gepäckfracht befördert.

Gleichzeitig wird das bei derartigen Sendungen, auch wenn die Beförderung mit Personenzügen erfolgt, zur Frachtberechnung heranzuziehende Minimalgewicht auf 20 kg, die zur Erhebung zu bringende Minimalfracht dagegen auf 1,00 *M.* festgesetzt.

Ferner werden mit demselben Tage die Fahrpreise und Billettaxen des Tarifs für den Personen- und Gepäckverkehr zwischen Sächsischen und Thüringischen Stationen einerseits und Oberhessischen und Nassauischen Stationen andererseits via Fulda-Giessen vom 1. September 1876 in den Mitteldeutschen Tarif vom 1. Oktober 1883 übernommen.

Die bisherige fünftägige Gültigkeit der betr. Billets kommt hierbei in Wegfall.

Erfurt, den 20. April 1885. (913)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung des Mitteldeutschen Verbandes.

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg und Berlin. Mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. ab erhöhen sich die Preise der Retourbillets zwischen diesseitigen Stationen und der Station Cüstrin K. V. um je 0,10 *M.*, der Station Frankfurt a/O. um 0,30 *M.* in II. und 0,20 *M.* in III. Klasse, der Station Landsberg a/W. um je 0,60 *M.*, der Station Berlin (Schlesischer Bahnhof), sowie der Stadtbahnstationen um je 0,90 *M.* und berechtigen diese Billets vom genannten Tage ab auch zur Benutzung der Kourierzüge auf den hierfür in Betracht kommenden Strecken.

Nähere Auskunft ertheilen die Tarifbüreaus der betheiligten Verwaltungen.

Cüstrin II, den 20. April 1885. (914)

Die Direktion
der Stargard-Cüstriner Eisenbahn-Gesellschaft,
Namens der betheiligten Verwaltung.

Grossh. Bad. Staatseisenbahnen. Mit dem 1. Mai d. J. tritt für den Rundreiseverkehr von Hamburg, Bremen, Harburg, Hannover, Kassel, Kirchheim, Köln, Bonn, Coblenz, Mainz, Frankfurt und Darmstadt nach dem Bodensee ein neuer Tarif in Kraft, welcher gegenüber dem bisherigen Tarif etwas höhere Fahrpreise enthält.

Karlsruhe, den 18. April 1885. (915)

Generaldirektion.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. Mai cr. wird die für den Güterverkehr in Wagenladungen bereits eröffnete Haltestelle Wandersleben auch für den Personenverkehr eröffnet und eine direkte Abfertigung von Personen zwischen Wandersleben einerseits und Eisenach, Wutha, Fröttstädt, Gotha, Seebergen, Neudietendorf, Erfurt und Weimar andererseits eingerichtet.

Gleichzeitig wird die Personenhaltestelle Seebergen um 1,9 km in der Richtung nach Gotha verlegt und die direkte Personenabfertigung der letzteren Haltestelle auf den Verkehr mit den Stationen Eisenach, Wutha, Fröttstädt, Wandersleben und Weimar ausgedehnt.

Bis auf weiteres werden in der Richtung nach Erfurt

Zug No. 13 Abf. von Eisenach 5.35 Vm.
„ „ 17 „ „ „ 10.75 „
„ „ 19 „ „ „ 8.5 Nm.

und in der Richtung nach Eisenach

Zug No. 20 Abf. von Erfurt 6.40 Vm.
„ „ 18 „ „ „ 3.47 Nm.
„ „ 14 „ „ „ 9.36 „

nach Bedarf zur Aufnahme bezw. zum Absetzen von Passagieren bei den Haltestellen Wandersleben und Seebergen anhalten.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 16. April 1885. (916)

Königliche Eisenbahn-Direktion,

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Bei der am 16. April 1885 im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Herrn K. K. Regierungsrathes und Bezirkshauptmannes Alexander Merbeller und des K. K. Notars Herrn J. U. Dr. Max Ritter von Obentraut stattgefundenen Auslosung der nach Massgabe des § 50 der Gesellschaftsstatuten und des Beschlusses der am 8. April l. J. stattgefundenen 27.

Die Eisenbahnen in Mexiko.[1])

Jahrelang wurde eine allgemeine Entwickelung Mexiko's durch den Mangel geeigneter Transportwege behindert; in den letzten vier Jahren ist diesem Mangel indess durch Erbauung von mehr als 4 800 km Eisenbahnen zum grossen Theil abgeholfen. Vor der Erbauung dieser Linien war in ganz Mexiko nur eine Bahn in Betrieb, nämlich von Vera-Cruz nach Mexiko, 425 km lang mit einer Zweigbahn nach Puebla bei Apizaco; diese Zweigbahn, ist 64 km lang und einer anderen nach Jalapa, 98 km lang. Die Vorarbeiten für diese Bahn wurden im Jahre 1852 ausgeführt und der Bau dauerte 16 Jahre von 1857 bis 1873.

Die Kosten dieser Linie betrugen 160 Millionen Mark d. h. den ungeheuren Betrag von nahezu 400 000 ℳ pro Kilometer. Eine merkwürdige Thatsache mag hier erwähnt werden. Obgleich die Linie mit einem Ende am Meere liegt, wurde sie nicht von hier aus vorgestreckt, sondern man fing an beiden Enden an zu bauen und die letzten Schienen wurden in der Mitte verlegt. Man musste daher die Hälfte des ganzen Oberbaumateriales, Lokomotiven und Wagen per Achse auf den schlechten Wegen über die Berge nach dem anderen Ende schaffen, wodurch unnöthiger Weise sehr erhebliche Kosten entstanden.

Der höchste Punkt dieser Linie, die gewöhnlich „die Mexikanische Bahn" genannt wird, liegt bei Boca del Monta, 172 km von Vera-Cruz, 2 493 m über Meer (also mittlere Steigung 1 : 70). Um diese steilen Rampen zu erklimmen sind Fairley-Maschinen angewendet, auf den flacheren Baldwin-Lokomotiven.

Der Bau dieser Bahn ist als eine Schädigung der Entwickelung des Netzes zu betrachten, denn die thörichte Geldverschwendung schreckte die Kapitalisten ab und die gewählte Trace, welche den denkbar schwierigsten Weg ausgesucht hat, schuf eine falsche Vorstellung von den Schwierigkeiten, welche dem Bau der Eisenbahnen hier entgegenstehen, obgleich diese Schwierigkeiten, wie aus dem nunmehr erfolgten Bau von Tausenden von Kilometern hervorgeht, nicht grösser sind, als in dem westlichen Theil der Vereinigten Staaten.

Wie bereits erwähnt, blieb diese Linie Jahre lang die einzige in Mexiko und die einzige durch welche die Stadt Mexiko auf dem Schienenwege erreicht werden konnte, obgleich die lange und beschwerliche Seereise die einzige Verbindung mit den Vereinigten Staaten herstellte. Aber seit Fertigstellung der Mexikanischen Centralbahn im März 1884 ist eine durchgehende Schienenverbindung der Stadt Mexiko mit den Vereinigten Staaten eröffnet. Die zwei grossen Gesellschaften, die Mexikanische Centralbahn und die Mexikanische Nationalbahn verbinden beide den Golf von Mexiko mit dem Stillen Ocean und die Stadt mit den Vereinigten Staaten.

Ausser diesen beiden Bahnen gehen drei andere von der Stadt Mexiko aus, nämlich: Die Telfener Linie, benannt nach dem Graf Telfener, der an der Spitze steht, und welche eine Fortsetzung der „Newyork-Texas und Mexikobahn" bildet, ferner die Südbahn, auch „Grantbahn" genannt und drittens die Internationale Bahn gewöhnlich die „Huntington - Frisbee Linie" genannt.

Von diesen Linien ist bis jetzt nur die Hauptlinie der Mexikanischen Centralbahn fertig.

Die folgende Tabelle enthält die in Betrieb befindlichen oder bereits mit Oberbau belegten Strecken.

Gesellschaft	In Betrieb zwischen den Orten	km
1. Mexikanische Centralbahn	a) Paso del Norte-Mexiko	1 969,4
	b) Guanajuato Zweigbahn Silao-Marfil	17,7
	c) Tampico Zweigbahn Tampico-Villa di Valles	130,3
	d) Pacific Zweigbahn San Blas-Tepic	33,8
	e) Dazu Zweigbahn im Holzbezirke	37,0
	im ganzen	2 188,2
2. Mexikanische Nationalbahn	a) Nördliche Abtheilung Noevo-Laredo-Saltillo[2])	376,5
	b) Südliche Abtheilung Mexiko-San Miguel de Allende	408,7
	c) Matamoros-Abtheilung Matamoros-San Miguel	120,7
	d) Morelia - Abtheilung Acambaro-Morelia	91,7
	e) El Salto-Abtheilung Mexiko-El Salto	67,6
	f) Pacific - Abtheilung Manzanillo-Armeria	46,7
	g) Zacatecas - Abtheilung Zacatecas-Guadalupe	8,0
	im ganzen	1 119,9
3. Mexikanische Eisenbahn	a) Vera-Cruz - Mexiko	424,8
	b) Puebla-Zweigbahn Apizaco-Puebla	46,7
	c) Jalapa-Zweigbahn Tejeria-Jalapa	98,1
	im ganzen	569,6
	4. Sonora-Nogales-Guaymas	426,4
Lokalbahnen	5. Mexikanische International Piedras Negras nach Castano (Monclova)	251,0
	6. Morelos-Mexiko-Yautepec	159,3
	Interocean. Linie Mexiko-Calpulalpam	114,2
	Irolo Guadalupe-Hidalgo	46,7
	Yucatan-Bahnen Progreso-Merida .	32,2
	„ „ Progreso-Valladolid	72,4
	„ „ Merida-Peto . . .	8,0
	„ „ Merida-Campeche . (mit 0,9 m Spurweite)	24,1
	Puebla-San Marcos	57,9
	Vera-Cruz-Medellin	16,1
	Sinoloa & Durango Altata-Culiacan	64,4
	Tehuantepec	49,9
	Esperanza-Tehuacan	49,9
	Puebla - San Martin	37,0
	Jalapa - San Andres (Puebla) . . .	11,2
	Puebla-Matamoros	91,7
	Nautla - San Marcos	6,4
	Vera - Cruz - Anton - Lizardo - Alvarado[3])	54,7
	Hidalgo Irolo - Pachuca	56,3
	im ganzen	1 629,9
	Gesammtlänge aller Linien	5 507,0

(Fortsetzung folgt.)

Amerikanische Korrespondenz.

Institute zu Gunsten der Beamten.

Der Verwaltung der Baltimore und Ohio Bahn gebührt das Verdienst, die erste in Amerika gewesen zu sein, welche ein besonderes Institut zur Unterstützung ihrer Beamten und deren Angehörige in grösserem Massstabe ins Leben gerufen hat.

Sie dotirte dasselbe bei der Einrichtung vor 4 Jahren mit einem Grundstock von 100 000 D. (415 000 ℳ) und übernahm ausserdem einen Theil der laufenden Ausgaben.

In den ersten 4 Jahren hat sich die Verwaltung der Hülfskasse darauf beschränkt, in Krankheits-, Todes- und sonstigen Unglücksfällen Unterstützungen an die beitragsleistenden Mitglieder, deren Zahl Ende 1884 mit 17 707 abschloss, zu gewähren (es wurden bis zu diesem Zeitpunkte bereits in 34 691 Fällen im ganzen 750 807 D., und zwar für jeden Todesfall durchschnittlich 1 027 D. gezahlt), Arzneien, Verbandsmittel zu liefern u. s. w.

Bestimmungsmässig muss der Aufnahme als Mitglied der Kasse eine ärztliche Untersuchung desselben vorangehen.

Mit dem 1. Oktober v. J. ist die Hülfskasse auch auf die Pensionirung dienstunfähig gewordener Beamten ausgedehnt. Hierzu steuert die Verwaltung noch besonders jährlich 25 000 D. bei.

Ferner ist damit eine Spar- und Vorschusskasse für die Beamten verbunden, bei welcher im letzten Rechnungsjahr 148 065 D. eingelegt und 82 546 D. entliehen wurden.

Endlich gewährt die Hülfskasse Darlehen auf Grundbesitz der Beamten bis zu ²/₃ Höhe des abgeschätzten Werths, auch kauft sie Baumaterialien zu en gros-Preisen an und lässt sie denjenigen, welche sich anbauen wollen, zum Selbstkostenpreise ab.

Dieselbe Bahnverwaltung hat auch im März d. J. eine mit ihrer technischen Schule in Baltimore verbundene Bibliothek eingerichtet, und dafür einen Bibliothekar bestellt, welcher unter der oberen Kontrolle eines aus Direktionsmitgliedern und Lehrern der technischen Schule bestehenden Komitees zu fungiren hat. Nach dem in der „Railr. Gaz." vom 27. März d. J. veröffentlichten speziellen Prospekt soll die Bibliothek dazu bestimmt sein, einen erziehenden und erhebenden Einfluss auszuüben auf die Beamten und besonders deren Kinder und soll nur enthalten: laufende Zeitschriften und hervorragende Werke über Wissenschaft, allgemeine Litteratur, Poesie und Geschichte, sowie sonstige Bücher von praktischem Nutzen für Ingenieure, Mechaniker, Feuerleute, Lehrlinge und andere Beamte, ferner solche Werke, welche besonders zur Hebung des Charakters und Belehrung der Jugend geeignet sind. Was irgend eine unmoralische Tendenz hat oder nur sensationell ist, bleibt streng ausgeschlossen.

Jeder sich legitimirende Beamte der Bahn kann in der genau bestimmten Weise Bücher der Bibliothek unentgeltlich

[1]) Nach einem Vortrag von Emil Low in der Gesellschaft der Ingenieure von West-Pennsylvanien aus „The American Engineer" 1885 No. 7.

[2]) Von Saltillo nach El Salado, 143 km, sind die Erdarbeiten fertig und es fehlt von El Salado nach San Miguel di Allende, dem nördlichen Endpunkte der von Süden gebauten Strecke b) noch 480 km.

[3]) Dieselbe erhält 32 000 ℳ Staatszuschuss pro Kilometer.

geliehen erhalten. Ein Lesezimmer steht — ausser Sonntags — täglich von 9—3 und von 7—10 Uhr zur Benutzung offen.

Nichtbeamte können gegen jährliche Zahlung von 10 D. oder einmalige Zahlung von 100 D. Ehrenmitglieder der Bibliothek werden, welche dann zu gleicher Benutzung wie die Beamten berechtigt sind.

Staatskommissar.

Der kürzlich zum Eisenbahnkommissar der Vereinigten Staaten ernannte General Joseph E. Johnston steht bereits im Alter von 78 Jahren. Er war in jüngeren Jahren Ingenieuroffizier, indessen erfordert seine jetzige Stellung nur wenig technische Kenntnisse, da die einzige Richtung, nach welcher hin der Kommissar eine praktische Thätigkeit entwickeln kann, in Verbindung steht mit den Geldsummen, welche die subventionirten Pacificbahnen dem Staate verschulden, bereits eine immense Höhe erreicht haben und von Jahr zu Jahr weiter anwachsen. Der Kommissar hat als Bevollmächtigter der Regierung darauf zu sehen, dass diese Bahnen ihre Einnahmen vollständig und gewissenhaft angeben und die durch das Gesetz bestimmten Summen zahlen. Er soll auch im Stande sein der Regierung Rath zu ertheilen über die im betreff der Sicherung der schliesslichen Rückzahlung der Schuld jener Bahnen zu befolgende Politik.

Southern Pacific Co.

Diese durch Zusammenlegung verschiedener Linien gegründete neue grossartige Gesellschaft besitzt resp. kontrollirt die Bahnstrecken der Southern Pacific Railroad Co. vom Pacific bis Neworleans, ferner die gesammte Central-Pacificbahn und die Dampfschiffslinien zwischen letzterem Platz und Newyork. Ihr Gesammtkapital beträgt 100 000 000 D., was so viel bedeutet, als dass Aktien dieses Betrages der verschiedenen zusammengebrachten Gesellschaften gegen die der neuen Gesellschaft umgetauscht werden. Die auf 99 Jahre mit erpachtete Central-Pacificbahn hat eine Rente von mindestens 1,2—3,6 Millionen Dollar zu erhalten; letztere Summe gleicht einer Rente von 6 pCt. auf deren Aktien.

Die neue Gesellschaft ist in der Lage, den Transitverkehr stets über diejenige Route zu lenken, bei deren Benutzung sie den meisten Gewinn zu erwarten hat. Thatsächlich waren die jetzt auch formell vereinigten Interessen schon bisher im Besitz nur weniger Personen; um nicht durch den Tod einzelner oder sonstwie die gemeinsame Leitung zu stören oder aufzuheben, ist die Bildung jener neuen grossen Gesellschaft beliebt worden.

Als Ursache dazu ist in der Einleitung des bezüglichen Vertrages angegeben: die drohende Ablenkung des Durchgangsverkehrs der Central-Pacificbahn durch die Northern Pacificbahn, die Atlanta & Pacific und die Atchison, Topeka & Santa Fé Bahn, ferner durch die von der Union Pacificbahn (der östlichen Fortsetzung der Central-Pacificbahn) in Leitung genommene Oregon Short Linie.

Nutzen vom Durchgangs-Frachtverkehr.

Wie gering der Ertrag aus dem durch die vielfache Konkurrenz äusserst bedrängten Durchgangs-Frachtverkehr bei mancher, und wohl bei den meisten Bahnen sich stellt, davon gibt ein Beispiel der Bericht über die Cleveland, Columbus, Cincinnati & Indianopolis Eisenbahngesellschaft.

Deren durchschnittliche Frachteinnahme betrug pro 1884 in ihrem gesammten Durchgangsverkehr 0,525 Cts. und in dem ostwärts gehenden sogar nur 0,495 Cts. pro Tonnenmile (= 1,353 resp. 1,28 ₰ pro Tonnenkilometer,*) Sätze, wie sie wohl kaum anderswo in der Welt vorkommen und äusserst unzulänglich selbst für die billigst gebaute Bahn. Dieser Durchgangsverkehr macht nun beinahe $^4/_5$ des Güterverkehrs der Bahn aus und nahezu $^2/_3$ des Gesammtverkehrs derselben, er brachte aber nur 47 pCt. der ganzen Bruttoeinnahme ein. Es ist natürlich nicht genau zu ermitteln, welcher Antheil an den Betriebskosten speziell auf den Durchgangsverkehr entfällt. Da aber die durchschnittliche Ausgabe pro Tonne und Mile im ganzen 0,516 Cts. beträgt, so ist nach den bezüglichen sonstigen Verhältnissen ein Selbstkostenbetrag für den Durchgangs-Güterverkehr von 0,474 Cts. pro Tonne und Mile anzunehmen, der Reinertrag also auf 0,051 Cts. d. h. 158 000 D. in Summa. Dies bedeutet, dass, um einen Cent zur Zinsenzahlung zu gewinnen, die Bahn eine Tonne Gut auf 20 Miles (= 32 km) und um einen Dollar zu erzielen, eine Tonne auf beinahe 2 000 Miles zu transportiren hatte.

Die zunächst betheiligten Versender können hiermit freilich recht zufrieden sein; schlimm ist dieses Verhältniss hauptsächlich nur für die Aktionäre; dieselben erhielten denn auch, obwohl die Bahn sehr billig gebaut ist, im Laufe von 10 Jahren nur im ganzen ca. 10 pCt. Dividende.

Wenige Bahnen haben einen so niedrigen Betriebskosten-Prozentsatz wie die obengenannte, aber es gibt kaum eine einzige unter den Trunkbahnen, von der nicht ebenfalls gesagt werden könnte, dass sie einen bedeutenden Theil des Durchgangsverkehrs ohne allen Nutzen betreibt, so dass der Lokalverkehr die ganze Last der Verzinsung zu tragen hat. Diejenigen von ihnen, welche einen leidlichen Nutzen erzielen, könnten erhebliche Ermässigungen ihrer Passagier- und Lokal-Frachtpreise eintreten lassen, wenn sie für die Durchgangsfrachten angemessenere Einnahmen haben könnten.

„Wir glauben nicht" — so schliesst der Artikel der „Railr. Gaz.", dem wir vorstehendes entnehmen —, „dass dieser Zustand der Dinge fortdauern kann, bei welchem ⅓ des Verkehrs einer Bahn $^4/_5$ der Zinsen des Anlagekapitals tragen muss, weil die Durchgangsfrachten so heruntergedrückt sind, dass bei dem grössten Theile des Geschäfts beinahe jeder Nutzen wegfällt. Die ganze Tendenz der uneingeschränkten Konkurrenz indessen treibt dahin. Das Resultat hiervon ist natürlich der Widerstand der Verwaltungen gegen jede Ermässigung der Lokalfrachten, wo sie dieselben zu beherrschen im Stande sind. Einzelne mögen so viel Lokalverkehr haben, dass sie durch hohe Frachten in demselben doch noch gute Dividenden zahlen können. Unglücklicherweise fehlt es aber den meisten Bahnen an hinlänglichen Hülfsquellen der Art. Würden sie solche besitzen, so würde das Publikum, wie es jetzt thut, beklagen, dass beinahe aller Nutzen aufgebracht werden muss von einem Theile des Verkehrs, dessen Entwickelung durch die unvortheilhaft hohen Lokalfrachten behindert wird."

Dividendenermässigung.

Die Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahngesellschaft, welche für fünf aufeinanderfolgende Jahre bis 1883 stets 7 pCt. Dividende gegeben hatte, zahlt nach einem jetzt herausgegebenen Cirkular ihrer Direktion pro 1884 nur fünf Prozent, um ihre grosse schwebende Schuld begleichen zu können.

(„Railr. Gaz.") H.

Haftpflicht.

v. O. Am 1. Dezember 1883 wurde auf der städtischen Verbindungsbahn in Frankfurt a/M. durch einen Zug der Hessischen Ludwigsbahn der Weichenwärter Walker überfahren. Das dortige Ober-Landesgericht erkannte der hinterbliebenen Wittwe bis zum Jahre 1900 eine wöchentliche Rente von 10,50 ℳ zu. Die Wittwe wird dann 70 Jahr alt sein. Das Gericht begründete seine Entscheidung damit: „Der Verunglückte habe gehofft, in einer Entfernung von vier bis fünf Wagenlängen vor dem heranfahrenden Zuge das Bahngleise noch überschreiten zu können, um auf die andere Seite des Gleises zu gelangen und die versäumte Weichenstellung auszuführen. Ein Verschulden im Sinne des § 1 des R.-Haftpflichtgesetzes könne ihn jedoch nicht treffen, da er als Weichensteller das Ueberschreiten noch hätte wagen können. Er habe offenbar die Absicht gehabt, den Zug vor Entgleisung und die in demselben befindlichen Personen vor Unglück zu bewahren. Wenn er, um dies zu erreichen, sein eigenes Leben in Gefahr brachte, so könne ihm diese löbliche Handlungsweise nicht als ein Versehen ausgelegt werden. Dagegen gab das Gericht dem Antrage auf vorläufige Vollstreckbarkeit keine Folge, da es nicht im Stande war, die Rente gleich einer Alimentenforderung zu betrachten. Die Klägerin muss somit bis zur Rechtskraft des Urtheils warten, bis sie in den Bezug ihrer Rente gelangt."

Litteratur.

Von Eduard Kafka, Verfasser des Werkes: „Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahn-Angelegenheiten" ist im Verlage von Arthur Felix in Leipzig eine über 300 Quartseiten starke Broschüre, betitelt: **„Eisenbahnangelegenheiten und Personalien in lexikalischer Form"**, erschienen, welche die verschiedenartigsten, auf das Eisenbahnwesen Bezug habenden Dinge zur Sprache bringt.

In 56, mitunter ganz kurzen und flüchtig hingeworfenen Artikeln, welche die erste Hälfte des Buches füllen, behandelt der Verfasser allerlei Eisenbahnangelegenheiten in Gestalt ansprechenden Causerien, welche schätzenswerthe Vorschläge, die wohl öfters besser gemeint, als gut durchführbar sind, und werthvolle Winke enthalten.

Was vor allem rückhaltlos zu loben ist, ist die hohe Meinung des Verfassers von der Wichtigkeit des Eisenbahnwesens, als Trägers des modernen Lebensprinzipes und von der Nothwendigkeit der allgemeinen Bildung seiner Organe, die er schon von den Elementarschulen auf für ihren künftigen Beruf herangebildet haben möchte, sowie der humane Zug, der diesen Theil der Broschüre durchweht.

In nur einzelnen Aufsätzen zeigt er sich uns als strenger Vorfechter des Centralisationssystems sowohl im Schosse der einzelnen Bahnverwaltungen, als besonders in der gewünschten Vereinigung gleicher Agenden der verschiedenen Eisenbahnen, die er durch Kreirung von Central-, Reklamations-, Speditions-, Fahrkarten- etc. Büreaus erstrebt wissen möchte; ebenso ist er ein entschiedener Gegner fremder Elemente im Oesterreichischen Eisenbahndienste, deren Schädlichkeit er in sarkastischer, nicht

*) Einheitssatz der niedrigsten Frachtklasse, Spezialtarif III, auf den Preussischen Staatsbahnen = 0,26 ₰ resp. 0,22 ₰ pro 100 kg und Kilometer.

immer objektiver Weise bezeichnet. Interessant sind auch die statistischen Notizen über die Entwicklung der Eisenbahnen, Längen der Tunnels, der Brücken etc.

Bedeutend schwächer ist der zweite Theil der Broschüre, die „Personalien in lexikalischer Form.“ Theilweise kurze Biographien, theilweise Kritiken über eine grosse Anzahl von theils im Eisenbahndienste stehender oder gestandener, theils durch ihr Wirken mit dem Eisenbahnwesen verknüpfter Männer enthaltend, kann dieses Personalienlexikon weder auf Richtigkeit der biographischen Daten, noch auf gediegene Kritik der Leistungen der dort genannten Männer Anspruch erheben und verliert selbst den Reiz einer pikanten Lektüre, worauf es der Verfasser vor allem abgesehen haben mochte, durch die Oberflächlichkeit und Leichtfertigkeit seiner Behandlung.

Kartenwerke.

Farbige Französische Generalstabskarten im Massstabe 1 : 200 000 und 1 : 50 000.

Im Auftrage des Französischen Kriegsministers sind der Akademie in Paris vom Oberst Perrier die sechs ersten erschienenen Blätter einer neuen Karte von Frankreich im Massstab von 1 : 200 000 vorgelegt worden. Diese Blätter tragen die Namen: Metz (!), Nancy, Vesoul, Troyes, Dijon und Chalons sur Marne und kosten im Buchhandel pro Blatt 2 Frcs.

Die vollständige Karte wird 80 Blatt umfassen, die Abmessungen jedes Blattes derselben betragen 64/40 cm und entsprechen einem Rechtecke von 128 km Länge und 80 km Höhe, genau je 4 Blatt der bisherigen Karte von 1 : 80 000.

Die Herstellung geschieht in der Weise, dass von den jetzigen Druckplatten ein blassblauer Abdruck, der photographisch unempfindlich ist, abgezogen und auf diesem von Zeichnerhand in Schwarz die Details für die verschiedenen Druckplatten der neuen Karte in Schwarz eingetragen und mittelst Photozinkographie die Druckplatten in Zink im verkleinerten Massstab hergestellt werden. Die Karte enthält Horizontalkurven in 20 m Vertikalabstand und wird in sechs Farben gedruckt und zwar roth für Gebäude und zu allen Zeiten fahrbare Wege, sowie die Saumpfade der Gebirge; schwarz für Schrift, Verwaltungsgrenzen, Eisenbahnen und wichtigere Wege, welche nicht immer fahrbar sind; blau für Wasser; grün für Holz und braun für die Horizontalkurven.

Eine weitere Zinkplatte ist mit lithographischer Kreide estampirt und schattirt die Terrains nach dem Prinzip der Zenith-Beleuchtung in bläulich-grauer Farbe.

Im Kriegsministerium sind besondere Büreaus und Einrichtungen für die Herstellung dieser Karte getroffen, so dass 18 Blatt pro Jahr fertig gestellt werden können und die fertige Karte auf der Ausstellung von 1889 gezeigt werden kann.

Der Oberst Perrier legte ausserdem der Akadamie 16 Blatt der neuen farbigen Generalstabskarten auf Zinkgravirung im Massstabe 1 : 50 000 vor. Für die Herstellung derselben war im Jahre 1881 von der Kammer eine Summe von 22 Millionen Francs gefordert, die nicht bewilligt wurde. Im Kriegsministerium hat man daher mit den beschränkteren disponiblen Mitteln die Publikation dieser Karten begonnen, welche gegen die bisherigen ohne Horizontalkurven mit Bergstrichen in Schwarzdruck einen erheblichen Fortschritt bezeichnen. 57 Blatt des nordöstlichen Theiles des Landes sind bis jetzt von der Gesammtzahl von 1 100 auf Zink gravirt. R. B.

(„Genie civil“. 11. April.)

Miszellen.

Die grossen Eisenbahngebiete der Vereinigten Staaten.

Die Neigung, sich zu grossen Liniensystemen zu verbinden, nimmt bei den Eisenbahngesellschaften zu. Von dem ganzen Netz der Vereinigten Staaten und Kanada, welches eine Länge von 192 000 km beträgt, befindet sich jetzt mehr als die Hälfte, nämlich 93 248 km, in der Hand von 15 Gesellschaften, welche aus der Vereinigung einer grösseren Zahl hervorgegangen sind.

Die gewaltigen Längen, welche von den einzelnen Gesellschaften betrieben werden, sind folgende:

	km
Missouri-Pacific	9 798
Chicago-Milwaukee-St. Paul	9 338
Chicago und North Western	9 082
Pennsylvania	7 734
Union Pacific	7 640
Central Pacific	6 748
Canadian Pacific	6 352
Wabash, St. Louis and Pacific	5 643
Vanderbilt-Bahnen	4 933
Grand Trunk	4 747
Atchison, Topeka, Santa Fe	4 504
Southern Pacific	4 488
Baltimore und Ohio	4 404
Northern Pacific	4 101
Louisville und Nashville	3 807

East-River-Tunnel.

Nach einer Notiz des „Engineering“ vom 10. April ist die East-River Tunnel-Eisenbahngesellschaft eingetragen mit dem Zweck, einen Tunnel für Eisenbahnverkehr unter dem East-River zwischen Newyork und Long-Island herzustellen. Die wahrscheinliche Länge des Bauwerkes beträgt 1 050 m.

Reckenzaun's elektrischer Strassenbahnwagen.

Am 31. März hat eine öffentliche und vom bestem Erfolge begleitete Versuchsfahrt auf den Linien der South-London Strassenbahn-Gesellschaft mit einem elektrisch betriebenen Wagen stattgefunden. Die Betriebskraft wurde von Sekundärbatterien geliefert, die von der „Electric-Power-Storage Gesellschaft“ geliefert sind und die Betriebsmaschine war nach den Zeichnungen von A. Reckenzaun konstruirt, der sich in England durch seine Bemühungen, die aufgespeicherte Elektricität zum Betriebe von Land- und Wassermotoren zu verwenden, bereits einen bedeutenden Ruf erworben hat. Der Versuchswagen ist schon bei Nacht vor sechs Wochen in Battersea gelaufen, um die Maschine einer längeren Prüfung zu unterziehen und längere Zeit in Millwall auf einer Versuchslinie von 120 m Länge, Steigung von 1 : 17 bis 1 : 40 und mit einer Kurve von 10,5 m Radius. Die Versuchsfahrt wurde unter persönlicher Leitung Reckenzaun's ausgeführt mit 30 Passagieren und der grössten erlaubten Geschwindigkeit von 10 km pro Stunde. Der Wagen kann gleich einem von Pferden gezogenen beliebig angehalten und in Gang gesetzt werden. Die Maschine arbeitet völlig geräuschlos. Der Wagen enthält unter den Sitzen sechzig Akkumulatoren, deren jeder 18 kg wiegt und diese können den Wagen mit 46 Passagieren auf einer Durchnittsstrecke zwei Stunden bewegen. Die Batterien können durch Klappen an den Enden der Wagen herausgezogen und in wenigen Minuten durch frisch geladene ersetzt werden. Die Maschine besteht aus zwei getrennten Reckenzaun-Motoren, deren jeder eine der Radachsen mittelst Schrauben ohne Ende antreibt, deren Gewindesteigungen so bemessen sind, dass bei Thalfahrten nach Abstellung des Stromes die Räder die Schraube bewegen können. Die untere Seite der Schrauben ohne Ende taucht in ein Oelbad. Der Führerhebel hat drei Stellungen; die erste unterbricht den Strom, die zweite lässt den Strom durch beide Motoren gehen, die dritte schaltet den Strom parallel. In der zweiten Stellung geben die Akkumulatoren einen Strom von 30 Ampère, in der dritten von 100 Ampère. Diese letzte Stellung wird beim Ingangsetzen des Wagens oder bei Steigungen angewendet, die zweite beim Betriebe auf ebener, oder nahezu ebener Strecke. Das Gesammtgewicht von $4^1/_4$ t setzt sich zusammen aus dem Gewicht des Wagens $2^1/_2$ t, Akkumulatoren $1^1/_4$ t und Motoren $^1/_2$ t. Die Kosten werden für Zugkraft, Verzinsung und Amortisation auf 22 ₰ pro Kilometer, d. h. ungefähr die Hälfte der Kosten beim Betrieb mit Pferden, geschätzt.

Eisenbahnwesen in Kentucky.

„Wenden Sie das Blocksystem auf dieser Bahn an?“ fragte ein Passagier auf einem Zuge in Kentucky.

„Nein, Herr“, antwortete der Zugführer; „wir haben dies nicht nöthig.“

„Haben Sie elektrische oder pneumatische Signale?“

„Nein, Herr.“

„Haben Sie Doppelgleis?“

„Nein!“

„Nun, dann dirigirt natürlich der Zugabfertiger (train-dispatcher) alle Züge per Telegraph?“

„Wir flaggen nicht.“

„Gerechter Himmel, ist das eine Art eine Bahn zu betreiben! Da riskirt man ja sein Leben bei der Fahrt. Dies ist eine kriminelle Sorglosigkeit!“

„Ja, lieber Herr, wenn Sie die Bahn nicht benutzen mögen, so können Sie ja absteigen und zu Fuss weiter gehen. Ich selbst bin der Präsident dieser Bahn und ihr alleiniger Eigenthümer. Ich bin auch die Direktion, der Schatzmeister, Sekretär, Generaldirektor, Superintendent, Zahlmeister, Bahnmeister, Generalpassagier- und Güteragent, Zugführer, Bremser u. s. w. Dieses ist die Great-Western Railroad of Kentucky, 6 Miles lang, dieser ist der einzige Zug irgend welcher Art auf der Bahn, und an dessen Spitze fährt die einzige Maschine. Noch nie gab es hier Zusammenstösse. Der Lokomotivführer ist zugleich Feuermann und Chef der Werkstätte und des Lokomotivschuppens. Er und ich besorgen alles. Wir sind ja so ziemlich beschäftigt, haben aber immer noch Zeit genug, um, wo nöthig, anzuhalten und einen aufsässigen Passagier rauszuwerfen. Wünschen Sie nun mit uns weiter vorlieb zu nehmen oder mit Ihrem Gepäck hier bei dem nächsten Dornbusch abgesetzt zu werden?“

(„Chicago Herald“)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit dem 1. Mai d. J. tritt zum **Galizisch - Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverband** der Nachtrag V zu Heft 1 in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigung des Vorwortes, Ergänzung der Waarenklassifikation, Reaktivirung von Frachtsätzen, sowie Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Sämereien.

Exemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 20. April 1885. (897)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verband-Verwaltungen.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Güterverkehr. In den Ausnahmetarif No. 9 (für Steine) der Tarifhefte I A und I B — F vom 1. März 1885 wurde die Schweizerische Station Freiburg (Fribourg) mit einer Taxe für die Schnitttariftabelle B von 63,45 Cts. pro 100 kg aufgenommen.

Karlsruhe, den 20. April 1885. (898)
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Generaldirektion der K. B. Verkehrsanstalten, Betriebsabtheilung. Am 1. Mai lf. Js. gelangt für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** zwischen Stationen der **K. Bayerischen Staatseisenbahnen** einerseits und Stationen der **K. Württembergischen Staatseisenbahnen** andererseits ein direkter Tarif zur Einführung.

München, den 18. April 1885. (899)

Am 1. Mai cr. treten für Viehtransporte exkl. Pferde in Wagenladungen

a) im **Breslau - Sächsischen Verbande** zwischen Ottmachau und Dresden-Neustadt, sowie
b) im **Staatsbahnverkehr Hannover-Breslau** zwischen Ottmachau und Geestemünde direkte Frachtsätze in Kraft, und zwar:

	Vieh in gewöhnlichen Wagen	Kleinvieh in Etagewagen
	pro 1 qm in Mark	
Ottmachau-Dresden-Neustadt .	6,61	8,78
Ottmachau-Geestemünde .	14,01	18,55

Breslau, den 20. April 1885. (900)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Die in dem **Ausnahmetarife für die Beförderung von Lebensmitteln** in vollen Wagenladungen in Eilfracht **aus Italien nach Deutschland via Gotthard** vom 1. Juni 1882 und Nachträgen enthaltenen Schnittsätze für Aachen trs. und Herbesthal trs. sind in den gleichartigen **Italienisch - Belgisch-Englischen Tarif** vom 1. März 1883 übertragen worden.

Diese Frachtsätze werden mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. erhöht werden. Dieselben werden betragen:

Von Chiasso trs. und Pino trs. nach	Frachtsätze in Franken pro 1 000 kg Kategorie		
	a	b	c
Aachen . . trs.	73,50	30,255	96,655
Herbesthal . „	73,50	30,935	97,335

Strassburg, den 19. April 1885. (901)
Die geschäftsführende Verwaltung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Elbumschlagsverkehr Riesa-Elbkai-Nordwest-Böhmen. Mit 1. Mai 1885 tritt Nachtrag I. zum Tarife Riesa-Elbkai-Nordwest-Böhmen in Kraft. Derselbe ist durch die betheiligten Stationen zu beziehen.

Dresden, den 22. April 1885. (902)
Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Die auf Seite 334 des **Lokal-Gütertarifes** für den Direktionsbezirk **Breslau** aufgeführten ermässigten Ausnahmetarifsätze für Sendungen von Eisen des Spezialtarifs II., eiserne Drahtstifte etc., welche nachweislich nach den unteren Donauländern bestimmt sind, finden vom 20. April cr. ab bis auf Weiteres unter gleichen Bedingungen Anwendung auch auf Eisen und Stahl, Eisen-, Stahlwaaren aller Art des Spezialtarifes I., (jedoch ausschliesslich Maschinen und Geräthe aller Art).

Breslau den 20. April 1885. (903)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Elbumschlagsverkehr Dresden - Elbkai-Nordwest-Böhmen. Mit dem 1. Mai 1885 tritt Nachtrag II zum Tarife für den obenbezeichneten Güterverkehr in Kraft. Derselbe enthält Klassifikations-Aenderungen und Berichtigungen und ist bei den betheiligten Stationen zu erlangen.

Dresden, den 21. April 1885. (904)
Königl. Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Norddeutscher Eisenbahnverband. Zum Gütertarife vom 1. April 1883 und zu dem vom 1. Mai 1884 ab gültigen Anhange zum erwähnten Gütertarife sind die am 1. Mai cr. in Kraft tretenden Nachträge No. 7 bezw. No. 2 herausgegeben, welche u. A. Aenderung bezw. Ergänzung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 1 für Holz etc. und Ausnahmefrachtsätze für Grudekokes im Verkehr mit Eisenberg enthalten. Die Nachträge sind bei den Güter-Expeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 14. April 1885. (905)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der übrigen Verbands-Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Breslau-Erfurt. An Stelle der im Tarif für den rubrizirten Verkehr enthaltenen Tarifsätze für Berlin B. A. kommen die Sätze des Staatsbahntarifs Berlin-Breslau vom 1. April d. Js. und zwar, soweit hierdurch Frachterhöhungen herbeigeführt werden, vom 10. Juni cr. ab, im Uebrigen sofort zur Anwendung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 18. April 1885. (906)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Mai cr. tritt der Nachtrag IV zum Heft VII des **Ausnahmetarifs für die Beförderung von Steinkohlen etc. im Rheinisch - Westfälisch - Südwestdeutschen Verbande** in Kraft, enthaltend ermässigte Frachtsätze für verschiedene Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen und in den Geschäftslokalen der betheiligten Verwaltungen zu haben.

Köln, 20. April 1885. (907)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königl. Eisenbahn-Direktion (rechtsrhein.)

Weichsel - Eisenbahnverband. In den Spezialtarif für die Beförderung von Bauhölzern etc. vom 25/13. November 1884 wird von sogleich die Station Elisabethgrad trans. mit dem Frachtsatze 104,62 Rbl. (resp. 109,80 Rbl. für Illowo trans.) und den sub B des Tarifs genannten Deutschen Sätzen einbezogen.

Die Station Elbing wird mit dem 7. Juni cr. aus qu. Tarif ausgeschieden.

Danzig, den 21. April 1885. (908 J)
Die Direktion der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Am 1. Mai d. J. wird an Stelle des bisherigen ein neues Heft 3 des **Südwestdeutschen Verbandsgütertarifs eingeführt.** Soweit durch dasselbe einzelne geringe Erhöhungen eintreten, bleiben die seitherigen Sätze noch bis 31. Mai d. J. in Gültigkeit.

Strassburg, den 19. April 1885. (909)
Kaiserliche Generaldirektion
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Vom 10. Mai d. J. ab finden im **Galizisch - Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverbande** für den Transport von Sämereien in Säcken (Ballen) und Tonnen; Feld-, Wald- und Wiesensaaten, wie Anis-, Fenchel-, Kümmel-, Gemüse-, Klee-, Kohl-, Rüben-, Senf-, Bockshorn- (foenum graecum), Coriander-, Esparsette-, Luzern-, Sonnenblumen-, Mad-, Quendel-, Blumensamen und Sonnenblumenkerne (exkl. Grassamen) bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Wagen und Frachtbrief die Sätze des Spezialtarifs A 2 und bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief die Frachtsätze des Spezialtarifs 1 Anwendung.

Breslau, den 20. April 1885. (910)
Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Giltigkeit vom 5. Mai 1885 tritt für den **Transport von Caolin, Porzellanerde, Pfeifenerde, Chinaclay, gewöhnliche Thonerde,** lose oder in Säcken verpackt, von Dobran, Kaznan und Tremosna, Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen, und Nürschan, Pilsen, Rokycan und Staab, Stationen der K. K. priv. Böhmisch. Westbahn nach einigen Stationen der K. K. priv. Böhm. Nordbahn, der K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn ein Ausnahmetarif in Wirksamkeit.

Exemplare desselben können bei den betheiligten Verwaltungen behoben werden.

Prag, am 20. April 1885. (911)
Die Betriebsdirektion
der K. K. priv. Böhmischen Westbahn,
auch im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Den Süddeutschen Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich-Ungarn) betreffend. Zu dem ab 10. November 1884 giltigen Theil III Tarifheft No. 1 und 2 (Getreideausnahmetarif) tritt mit 1. Mai l. J. je ein Nachtrag 1 in Kraft.

Diese Nachträge enthalten und zwar:

Nachtrag I zu Theil III Tarifheft No. 1

1. Direkte Frachtsätze für Messkirch, Station der Badischen Staatsbahn, und Puntigam, Station der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.
2. Berichtigungen des Haupttarifes.

Nachtrag I zu Theil III Tarifheft No. 2

1. Direkte Frachtsätze für Messkirch, Station der Badischen Staatsbahn und für verschiedene Ungarische Stationen.
2. Ausdehnung der Einlagerungsbefugniss auf die Lagerhäuser in Raab und Barcs.
3. Berichtigungen des Haupttarifes.

Exemplare dieser Nachträge können von unserer kommerziellen Direktion in Wien direkt oder im Wege der Verbandstationen gratis bezogen werden.

Wien, am 15. April 1885. (912)
Die Generaldirektion.

(Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 426.)

ordentlichen Generalversammlung in diesem Jahre zur Tilgung gelangenden 81 Stück Aktien wurden nachstehende Nummern gezogen:

711 2008 2606 3133 3358 3540 3724 3884 3921 4121 4471 4547 4608 4946 5347 5539 5917 5957 6289 6496 6582 6599 7315 7331 7434 8267 8480 8584 8688 9136 9302 9485 9573 9575 9597 9848 11241 11365 11586 11642 11949 12413 12556 12580 12658 12675 13858 13930 13985 13993 14187 14269 14344 14406 14420 14622 14740 15632 15793 16308 16423 18368 18579 18815 18844 19541 20343 20743 20984 21316 21590 21625 21694 22107 23893 24327 25051 25854 25891 26354 26757.

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Aktien erfolgt gegen Rückgabe der Aktien mit Koupons (von einschliesslich No. 28 an) und des Talons vom 1. Juli 1885 angefangen mit je 210 fl. Oe. W. Bankvaluta

in Wien bei den Herren Johann Liebieg & Co.
in Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Berlin bei der Direktion der Diskonto-Gesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
in Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft.

Bei diesen vorgenannten Kassen werden auch für die ausgeloosten und rückgestellten Aktien die nach Massgabe des § 51 der Gesellschaftsstatuten ausgefertigten Geuussscheine ausgefolgt.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Aktien sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Jahre 1880: No. 7522.
Aus dem Jahre 1881: No. 7463.
Aus dem Jahre 1882: No. 2782, 8686 und 14389.
Aus dem Jahre 1883: No. 5699, 21773 und 24961.
Aus dem Jahre 1884: No. 3621, 6973, 8984, 11388, 12472, 18561, 19713 und 23152.

Bei Einlösung der ausgeloosten Aktien wird der für fehlende Koupons entfallende Betrag vom Kapital in Abzug gebracht.

Teplitz, am 17. April 1885. (917)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft. Bei der am 16. April 1885 im Beisein des landesfürstlichen Kommissärs Herrn K. K. Regierungsrathes und Bezirkshauptmannes Alexander Merbeller und des K. K. Notars Herrn J. U. Dr. Max Ritter von Obentraut auf Grund des staatlich genehmigten Tilgungsplanes stattgefundenen Verloosung der im Jahre 1885 zur Tilgung gelangenden Theilschuldverschreibungen des mit dem Hohen Handelsministerial-Erlasse vom 20. April 1880 Zl. 12256 genehmigten 4½ pCt. Prioritätsanleihens wurden gezogen:

a) Von den Obligationen zu je 1 500 *M.* D. R. W. 52 Stück u. z. die Nummern:

von	bis einschliesslich	von	bis einschliesslich
693	696	9185	9188
813	816	9417	9420
2553	2556	9493	9496
5061	5064	11369	11372
5741	5744	11785	11788
7957	7960	11881	11884
9165	9168		

b) Von den Obligationen zu je 300 *M.* D. R. W. 120 Stück u. z. die Nummern:

von	bis einschliesslich	von	bis einschliesslich
12941	12960	28881	28900
13741	13760	32421	32440
22321	22340	39061	39080

Die Auszahlung dieser ausgeloosten Schuldverschreibungen, deren Verzinsung mit 30. Juni 1885 aufhört, erfolgt gegen Rückgabe der Obligationen nebst allen nicht verfallenen Koupons und des Talons mit dem auf der Obligation ersichtlichen Nominalwerthe am 30. Juni 1885 nach dem Wortlaute der Schuldverschreibungen u. z.

in Deutschland in Mark Deutscher Reichswährung,

in Oesterreich nach Wahl der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft entweder in derselben Weise, oder in Gulden Oe. W. Silber in dem dem Kourswerthe der Mark entsprechenden Betrage u. z.

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.,
in Prag bei Herrn Moritz Zdekauer,
in Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder,
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt,
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne,
in Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft.

Von den in früheren Jahren ausgeloosten Obligationen sind nachstehende Nummern noch nicht zur Einlösung gelangt:

Aus dem Jahre 1881.

Von den Obligationen à 300 *M.* D. R. W. die Nummern 23981 bis einschliesslich 23986, 27666.

Aus dem Jahre 1882.

a) von den Obligationen à 1 500 *M.* D. R. W. die Nummern 2653, 9093, 9094.
b) von den Obligationen à 300 *M.* D. R. W. die Nummern 15180, 21341 bis einschliesslich 21346, 35101 und 35102.

Aus dem Jahre 1883.

a) von den Obligationen à 1 500 *M.* D. R. W. die Nummern 7617 bis einschliesslich 7620.
b) von den Obligationen à 300 *M.* D. R. W. die Nummern 12656 bis einschliesslich 12660, 16961, 16962, 16963.

Aus dem Jahre 1884.

a) von den Obligationen à 1 500 *M.* D. R. W. die Nummern 337, 338, 691, 2193, 10657 und 10658.
b) von den Obligationen à 300 *M.* D. R. W. die Nummern 18281, 18282, 18283, 18300, 23287, 23288, 23296, 23297, 23821, 23823, 23825, 23834, 24401, 24402, 24405, 30627, 30628, 30652.

Der Betrag der fehlenden Koupons wird an dem auszuzahlenden Kapitalsbetrage gekürzt.

Teplitz, den 17. April 1885. (918)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Generalversammlungen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. Die zwölfte ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft findet am Sonnabend, den 30. Mai 1885, Nachmittags 2 Uhr im Saale des Hotel „Stadt Hamburg“ in Eutin statt. Zweck der Versammlung:

1. Vorlage des Geschäftsberichts nebst der Bilanz und der Gewinn- und Verlust-Rechnung für das Betriebsjahr 1884; Berichterstattung des Aufsichtsraths über die Prüfung dieser Vorlagen und über die Vorschläge zur Gewinnvertheilung.
2. Die Genehmigung der Bilanz, Bestimmung der Gewinnvertheilung und Ertheilung der Decharge.
3. Beschlussfassung über den Bau und Betrieb einer Zweigbahn vom Bahnhof Gleschendorf nach Ahrensbök und Beschaffung der dazu erforderlichen Geldmittel.
4. Abänderung des Gesellschafts-Statuts in Folge des Deutschen Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884.
5. Ergänzung des Verwaltungsraths.
6. Ergänzung des Aufsichtsraths.

Zur Theilnahme an den Beschlüssen der Generalversammlung sind die Inhaber von mindestens 5 Aktien berechtigt. Die Theilnehmer haben ihren Actienbesitz bezw. denjenigen, für welchen sie in Vollmacht stimmen, unter Angabe der Nummern spätestens am 27. Mai cr. in Lübeck bei der Commerzbank, in Berlin bei dem Bankhause Louis Kuczynski nachzuweisen; sie erhalten hierüber eine Bescheinigung, gegen welche am Tage der Generalversammlung die Eintrittskarten in Eutin ausgehändigt werden.

Geschäftsbericht, Bilanz, sowie Gewinn- und Verlust-Rechnung pro 1884 steht den Aktionären vom 16. Mai cr. an in unserm Betriebsbüreau in Lübeck, Moislinger Allee 19a zur Verfügung.

Eutin, den 16. April 1885. (H & V 919)

Der Verwaltungsrath.
Der Vorsitzende:
Siebold.

Generalversammlung der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft. In Gemässheit der §§ 26—29 des Statuts werden die Aktionäre der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft zu der 35. regelmässigen

am Freitag, den 22. Mai d. J., Mittags 12½ Uhr

zu Lübeck im Kasinogebäude abzuhaltenden Generalversammlung hierdurch eingeladen.

Die Prüfung der Legitimation der Aktieninhaber und die Aushändigung der Eintrittskarten wird an dem vorbezeichneten Tage von 11 bis 12 Uhr in dem Versammlungslokale durch eine aus zwei Notaren bestehende Prüfungs-Kommission erfolgen.

Die Aktieninhaber können behufs Führung ihrer Legitimation entweder die ihnen gehörigen oder von ihnen in Vollmacht zu vertretenden Aktien unter Einreichung der im § 29 des Statuts vorgeschriebenen schriftlichen Erklärung der Prüfungskommission selbst vorlegen, oder dieselben, unter Beifügung der erwähnten schriftlichen Erklärung in dreifacher Ausfertigung, bis zum 19. Mai d. J. Mittags 12 Uhr bei den nachbenannten Kassen deponiren und das mit der Bescheinigung der erfolgten Deposition der Aktien ihnen zurückzugebende Hauptexemplar der Erklärung der Prüfungskommission vorzeigen. Depositionsstellen sind: Die Hauptkasse der Gesellschaft in Lübeck und die Kassen der Berliner Handelsgesellschaft, sowie der Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft in Berlin, der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a. M. und der Norddeutschen Bank in Hamburg.

Formulare zu den schriftlichen Erklärungen sind bei den Depositionstellen zu haben.

Die Rückgabe der deponirten Aktien erfolgt vom 23. Mai d. J. ab gegen Rücklieferung der Depositionsbescheinigungen und Quittungsleistung.

Tagesordnung der Generalversammlung:

1. Vorlage des Verwaltungsberichts der Direktion, der Bilanz und der Gewinn- u. Verlust-Rechnung für das Geschäftsjahr 1884, sowie Berichterstattung des Ausschusses über diese Vorlagen.
2. Genehmigung der Bilanz.
3. Neuwahl von 3 Mitgliedern des Ausschusses an Stelle der turnusmässig ausscheidenden Herren Senator Harms, Consul Rodde und Senator Dr. Klug.

Verwaltungsbericht, Bilanz und Gewinn- und Verlust-Rechnung pro 1884 können von den Aktionären vom 8. Mai cr. ab in unserem Verwaltungsbüreau eingesehen werden.

Lübeck, den 23. April 1885. (920)

Der Ausschuss
der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

V. Submissionen.

Königlich Württembergische Staatseisenbahn. Für die Station Kirchheim a. N. wird die Anschaffung einer Bodenwage ohne Gleisunterbrechung zum Wägen von Eisenbahnwagen beabsichtigt.

Die Lieferungsbedingungen können vom Sekretariat der Kgl. Generaldirektion bezogen werden, welchem auch die versiegelten und mit der Aufschrift „Bodenwage-Lieferung" versehenen Angebote und zwar bis spätestens den 30. April Mittags 12 Uhr einzuhändigen sind.

Stuttgart, den 13. April 1885. (921)

Königl. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

VI. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. In der hiesigen Königlichen Haupt-Werkstatt sollen ca. 2 200 Centner Altmaterialien, als: Blechabfälle, Gusseisen, Kupfer, Radreifen, Roststäbe etc. im Wege öffentlicher Submission verkauft werden und haben wir zu diesem Behufe Termin auf Mittwoch, den 6. Mai d. J., Vormittags 9 Uhr anberaumt.

Offerten sind bis zu diesem Termin an das unterzeichnete Bureau, Neue Gasse 29—33, frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Offerte auf Ankauf alter Werkstatts-Materialien" versehen einzusenden. Die bezüglichen Bedingungen nebst speziellem Verzeichniss der zum Verkauf gestellten Materialien können vom Büreau-Vorsteher, Herrn Eisenbahn-Sekretair Boye gegen franko Einsendung von 50 ₰ Kopialien und 20 ₰ Porto portofrei bezogen werden.

Erfurt, den 17. April 1885. (922)

Maschinentechnisches Büreau.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 33. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 30. April 1885.

Statistische Nachrichten

über die Thätigkeit der Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen zu Berlin in der Zeit vom 1. April 1884 bis 31. März 1885.

Ueber den Umfang der Thätigkeit der Vereins-Abrechnungsstelle (die Bezeichnung „General - Saldirungsstelle" ist durch Beschluss der Frankfurter Generalversammlung abgeändert worden) innerhalb des Zeitraumes vom 1. April 1884 bis zum 31. März 1885 theilt die geschäftsführende Direktion des Vereins folgenden Rechenschaftsbericht mit:

Es wurden an Forderungs- und Schuldposten beglichen:

a)	in Deutscher Währung		101 957
b)	„ Oesterreichischer Währung	(Noten) . . .	5 457
c)	„ „ „	(Silber) . . .	79
d)	„ „ „	(Gold) . . .	25
e)	„ Russischer Währung		2 076
f)	„ Französischer Währung		5 613
		in Summa	115 207 Posten.

Der Gesammtbetrag der im Berichtsjahre 1884/85 angemeldeten und verrechneten Posten belief sich

a)	in Deutscher Währung . . .	auf	210 305 029 M.	29 ₰
b)	„ Oesterr. Währung (Noten) .	„	11 373 004 fl.	82½ kr.
c)	„ „ „ (Silber) .	„	111 297 „	80 „
d)	„ „ „ (Gold) .	„	9 862 „	64 „
e)	„ Russischer Währung . .	„	1 989 722 R.	38 Kop.
f)	„ Französischer Währung . .	„	13 289 660 Frcs.	85 Cts.

Die angemeldeten Posten und Summen sind durch Begleichung reduzirt:

a)	von	101 957	Posten mit	210 305 029 M.	29 ₰	auf	2 210	Posten mit	79 178 826 M.	74 ₰
b)	„	5 457	„ „	11 373 004 fl.	82½ kr.	„	905	„ „	9 188 967 fl.	21½ kr.
c)	„	79	„ „	111 297 „	80 „	„	49	„ „	111 297 „	80 „
d)	„	25	„ „	9 862 „	64 „	„	13	„ „	9 862 „	64 „
e)	„	2 076	„ „	1 989 722 R.	38 Kop.	„	554	„ „	1 519 616 R.	83 Kop.
f)	„	5 613	„ „	13 289 660 Frcs.	85 Cts.	„	1 068	„ „	7 100 536 Frcs.	37 Cts.
	von	115 207	Posten			auf	4 799	Posten.		

Die den angemeldeten Posten gegenüberstehende Geldsumme aller Währungen stellt sich zu den aus den General-Saldo-Ausgleichungen hervorgegangenen und demnächst **baar gezahlten** Saldi wie folgt:

	angemeldete Gesammtsumme in Mark:					baar gezahlte Beträge in Mark:			
a)	. . . .			210 305 029 M.	29 ₰	. . . .		79 178 826 M.	74 ₰
b)	11 373 004 fl.	82½ kr. Noten	à 1,70 =	19 334 108 „	20 „	9 188 967 fl.	21½ kr. =	15 621 244 „	27 „
c)	111 297 „	80 „ Silber	à 1,70 =	189 206 „	26 „	111 297 „	80 „ =	189 206 „	26 „
d)	9 862 „	64 „ Gold	à 2,00 =	19 725 „	28 „	9 862 „	64 „ =	19 725 „	28 „
e)	1 989 722 R.	38 Kop.	à 2,00 =	3 979 444 „	76 „	1 519 616 R.	83 Kop. =	3 039 233 „	66 „
f)	13 289 660 Frcs.	85 Cts.	à 0,80 =	10 631 728 „	68 „	7 100 536 Frcs.	37 Cts. =	5 680 429 „	10 „
			Summa	244 459 242 M.	47 ₰		Summa	103 728 665 M.	31 ₰

In dem gleichen Zeitraum des Jahres 1883/84 betrug die zur Ausgleichung angemeldete Geldsumme aller Währungen, zu vorstehend angenommenen Werthen berechnet:

	268 137 279 *M.* 91 *Pf.* und die Summe der baar gezahlten	
Beträge		107 136 258 *M.* 66 *Pf.*
mithin	23 678 037 *M.* 44 *Pf.* und	3 407 593 *M.* 35 *Pf.*

im Vorjahre mehr, als im Berichtsjahre 1884/85.

Das Verhältniss der Gesammtsumme aller angemeldeten Beträge zur Gesammtsumme der baar gezahlten Saldi war im Jahre 1883/84 . . . . wie 1 : 0,39
stellt sich im Berichtsjahre 1884/85 . . . wie 1 : 0,42.

Die Anzahl der Rechnungsabschlüsse betrug in

Deutscher Währung . .	24,	gefertigt wurden	2 421 Extrakte
Oesterr. Währung Noten .	24,	„ „	} 973 „
„ „ Silber .	17,	„ „	}
„ „ Gold .	9,	„ „	}
Russischer Währung . .	24,	„ „	587 „
Französischer Währung .	24,	„ „	1 112 „
Summa	122	General-Saldo-Ausgleichungen.	5 093 Extrakte.

An Forderungen wurden angemeldet:

in Deutscher Währung	54 906 Posten
„ Oesterreichischer Währung Noten . .	2 766 „
„ „ „ Silber . .	46 „
„ „ „ Gold . . .	13 „
„ Russischer Währung	938 „
„ Französischer Währung	3 416 „
in Summa	62 085 Posten.

Da die angemeldeten und verrechneten Posten durch Begleichung auf 4 799 gezahlte Posten reduzirt worden sind, so wurden durch je eine Zahlung

12,94 Forderungen

beglichen, während das Verhältniss rücksichtlich der Deutschen Währung allein (bei 54 906 Forderungsposten, welche durch Begleichung auf 2 210 gezahlte Posten beglichen wurden) sich auf

1 : 24,84

stellt.

Reichsgerichts-Erkenntniss, betreffend Frachtrecht.

Im Namen des Reichs.

In Sachen des Königlich Bayerischen Eisenbahnfiskus, Beklagten und Revisionsklägers, vertreten durch den Justizrath Stegemann in Leipzig,

wider

die Kunsthandlung J. Aumüller in München, Klägerin und Revisionsbeklagte, vertreten durch den Rechtsanwalt Erythropel in Leipzig,

hat das Reichsgericht, Zweiter Civilsenat, auf die mündliche Verhandlung vom 7. März 1885 unter Mitwirkung:

des Präsidenten Dr. Bingner und der Reichsgerichtsräthe von Gmelin, Wielandt, Rüger, Wulfert, Dr. Dreyer und Iser

für Recht erkannt:

das Urtheil des Ersten Civilsenats des Königlich Bayerischen Oberlandesgerichts zu München vom 19. September 1884 wird aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Die Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz bleibt dem künftigen Urtheil vorbehalten.

Von Rechts Wegen.

Thatbestand.

Laut Frachtbrief vom 7. Februar 1882 hat die Klägerin zwei Kisten an die Adresse „Firma Emil Ph. Meyer & Co. in Berlin“ als Eilgut auf der Königlich Bayerischen Staatsbahn in München aufgegeben; die eine Kiste, bezeichnet mit „J. A. 30“, enthielt ein Oelbild von Defregger, die andere, bezeichnet mit G. K. 392, soll einen Studienkopf von Fr. A. Kaulbach in Oel gemalt, 3 800 *M.* werth, enthalten haben. Beide Kisten gingen von der Bayerischen Staatsbahn auf die Berlin-Dresdener Eisenbahn über und wurden von letzterer dem Berliner Transportkomptoir zum Transport in das Geschäftslokal der Adressatin übergeben. Auf diesem Transport kam die Kiste „G. K. 392“, welche mit der anderen Kiste auf einem offenen Rollwagen verladen war, abhanden.

In dem Frachtbrief war der Inhalt der beiden Kisten bezeichnet mit „Oelgemälde“, ein Werth nicht angegeben.

Das Landgericht München hat dem Klageantrag entsprechend den Beklagten verurtheilt, der Klägerin 3 800 *M.* nebst 6 pCt. Verzugszinsen vom Tag der Klagestellung an zu bezahlen.

Das Oberlandesgericht München hat die von dem Beklagten eingelegte Berufung zurückgewiesen.

Das Oberlandesgericht erachtet für erwiesen, dass die Kiste „G. K. 392“ das bezeichnete Bild im Werth von 3 800 *M.* enthalten habe und auf dem Transport von dem Rollwagen herab — und zwar entweder bei gleichzeitiger Abwesenheit der beiden Fuhrleute, welche den Wagen führten oder infolge höchster Unachtsamkeit ihrerseits im Beisein beider oder des einen von ihnen — gestohlen worden sei.

In den Gründen des Oberlandesgerichts wird sodann ausgeführt:

„Die Beklagte hafte nach Art. 400 und 401 des Handelsgesetzbuches auch für das Berliner Transportkomptoir und dessen Bedienstete.

Klägerin habe sich bei Abschluss des Frachtvertrags dem Betriebsreglement unterworfen und nach § 48, II A. Z. 13 die Kisten ohne Angabe des Werths aufgeben müssen und der Regel nach wäre nach dem Handelsgesetzbuchs-Artikel 427 Ziffer 1 und § 68 des Betriebsreglements die Entschädigung nach dem Normalsatz von 60 *M.* für 50 kg zu bemessen.

1. Die von dem Beklagten in Anspruch genommene Ausnahme treffe nicht zu. „Kostbarkeiten“ im Sinne des Artikels 395, 2 des Handelsgesetzbuchs seien nach gemeinem Sprachgebrauch nur Gegenstände, deren Stoff besonders werthvoll sei. Dieser Sprachgebrauch werde bestätigt durch das Betriebsreglement, welches anerkenne, dass Gemälde an sich, also auch dann nicht zu den „Kostbarkeiten“ gehören, wenn deren blosser Kunstwerth, abgesehen von ihrer Substanz, ein sehr hoher sein sollte.

Die Eisenbahn, welche bei Beförderung von Gemälden von hohem Kunstwerth ein grosses Risiko übernehmen würde, wahre ihr Interesse dadurch, dass sie Gemälde nur übernehme, wenn kein Werth angegeben werde. Da hierdurch dem Aufgeber für den gewöhnlichen Fall des Verlustes — abgesehen von dem Fall des Artikels 396, 5 des Handelsgesetzbuchs — die Möglichkeit, sich vollen Ersatz zu sichern, entzogen sei, so rechtfertige sich der Schluss, dass der Auftraggeber auch keine gesetzliche Verpflichtung habe, den besonders hohen Werth des übergebenen Gemäldes anzugeben und dass im Fall des Artikels 396, 5 sein Anspruch auf vollen Ersatz durch solche Bezeichnung nicht bedingt sei, wenn er nur der Deklarationsvorschrift des Reglements genügt habe. Dadurch, dass die Oelgemälde als solche bezeichnet worden, habe die Klägerin den durch das Reglement aufgestellten Bedingungen genügt und Beklagter könne sich seiner aus Artikel 396, 5 folgenden Verpflichtung zum vollen Ersatz nicht deshalb, weil das Gemälde nicht als ein besonders werthvolles bezeichnet worden, entziehen. Denn durch jede derartige Bezeichnung hätte sich Klägerin mit der Bestimmung des § 48 B. No. 3 des abgeänderten Reglements in Widerspruch gesetzt.

Da hiernach die Vorschrift des Art. 395, 2 im vorliegenden Fall überhaupt nicht Anwendung finde, bedürfe es keiner Entscheidung der Frage, ob das verlorne Bild mit Rücksicht auf die dafür geforderte Entschädigung als „Kostbarkeit“ zu erachten sei.

2. Klägerin könne gemäss Art. 427, 2 und 396, 5 des Handelsgesetzbuchs den vollen Schaden ersetzt verlangen, weil das Verhalten der Fuhrleute, wodurch der Verlust der Kiste verursacht worden, als bösliche Handlungsweise im Sinne der angeführten Gesetzesstellen zu erachten sei. Dies wird näher ausgeführt.“

Der Beklagte hat rechtzeitig Revision eingelegt. Durch Beschluss des Obersten Landesgerichts vom 13. November 1884 ist die Sache vor das Reichsgericht verwiesen worden. Bei der Verhandlung beantragte der Revisionskläger, das Berufungsurtheil aufzuheben und die Klage abzuweisen, eventuell die Sache an das Berufungsgericht zurückzuverweisen.

Die Revisionsbeklagte beantragte Zurückweisung der Revision.

Entscheidungsgründe.

Nach § 68 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands, welches in Bayern wie im übrigen Deutschland am 1. Juli 1874 zur Anwendung gekommen ist (Gesetz- und Verordnungsblatt für das Königreich Bayern von 1874, Seite 337), wird bei Berechnung des wegen Verlustes eines Frachtguts zu leistenden Schadenersatzes der in dem Frachtbrief deklarirte Werth des Guts und in Ermangelung einer Deklaration ein gewisser Normalsatz zu Grunde gelegt. Im Jahre 1880 ist das Reglement in mehrfachen Beziehungen abgeändert worden und es bestimmt nunmehr der § 48 desselben bezüglich der Beförderung von Gemälden und anderen Kunstgegenständen, dass zu deren Uebernahme die Eisenbahnverwaltung nur dann verpflichtet sei, wenn in den Frachtbriefen keine Werthangabe enthalten sei.

Entsprechend dieser Bestimmung des § 48 ist die fragliche Kiste ohne Werthangabe in dem Frachtbrief zur Beförderung übergeben worden. Die Klägerin verlangt gleichwohl den vollen Werth des verloren gegangenen Guts ersetzt. Sie erachtet sich hierzu aus dem Frachtvertrag für befugt und zwar auf Grund des Artikels 427 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs, wonach im Fall böslicher Handlungsweise der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Leute die bedungene Beschränkung der Haftpflicht nicht geltend gemacht werden kann.

Dass der Beklagte für das Verhalten der Fuhrleute, welchen die Kiste in Berlin zur Beförderung vom Bahnhof in die Lokalitäten der Adressatin übergeben war, zu haften hat, ergibt sich aus Art. 400 des Handelsgesetzbuchs, wird auch beklagter Seits nicht bestritten. Das Oberlandesgericht stellt nun fest, dass der Verlust der Kiste durch bösliche Handlungsweise dieser Personen

herbeigeführt worden sei. Die hiergegen erhobenen Angriffe erscheinen nicht als begründet. Der Begriff der böslichen Handlungsweise ist nicht verkannt; das Oberlandesgericht geht mit Recht davon aus, dass dieser Ausdruck nicht jede grobe Fahrlässigkeit, wohl aber denjenigen Frevelmuth, welcher sich der rechtswidrigen Folgen seines Verhaltens bewusst ist, in sich begreife. (Entscheidungen des Reichsgerichts Band I Seite 22.) Die Annahme, dass jene beiden Fuhrleute oder zum mindesten den einen derselben der Vorwurf eines frevelmuthigen Verhaltens in diesem Sinne treffe, beruht auf thatsächlichen Erwägungen, welche sich einer Nachprüfung in der Revisionsinstanz entziehen, und ist genügend begründet.

Der Klageanspruch wäre hiernach an sich begründet. Der Beklagte bestreitet nun aber unter Berufung auf Art. 395 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs jede Ersatzverbindlichkeit. Nach der Bestimmung dieses Artikels haftet der Frachtführer für Kostbarkeiten überhaupt nur dann, wenn diese Beschaffenheit oder der Werth des Guts angegeben ist; es fällt somit, wenn eine Kostbarkeit ohne diese dem Absender zur Pflicht gemachte Anzeige zur Beförderung übergeben worden ist, auch bei Verlust durch bösliche Handlungsweise jeder Ersatzanspruch aus dem Frachtvertrag weg. (Entscheidungen des Reichsoberhandelsgerichts Band VIII Seite 271.)

Selbstverständlich ist nicht jedes Oelgemälde als solches eine Kostbarkeit. Die Klägerin hätte daher dadurch, dass sie im Frachtbrief den Inhalt der Kiste als Oelgemälde bezeichnet hat, der Vorschrift des Art. 395 Abs. 2, falls solche zu beachten war, nicht genügt. Andererseits kann nicht für richtig erachtet werden, wenn das Oberlandesgericht annimmt, nur Gegenstände, deren Stoff besonders werthvoll sei, seien Kostbarkeiten. Nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch umfasst dieser Ausdruck nicht bloss solche Gegenstände, sogenannte Pretiosen, und eine einschränkende Auslegung des Gesetzes erscheint um so weniger gerechtfertigt, als dessen Grund entschieden dagegen spricht. Offensichtlich soll nach der Absicht des Gesetzgebers dem Frachtführer, wenn ein im Verhältnisse zu seinem Umfang und Gewicht besonders werthvolles Gut zur Beförderung übergeben wird, hiervon Kenntniss gegeben werden, damit er im Stande ist, entsprechende grössere Vorsichtsmassregeln anzuwenden. Dieser Grund des Gesetzes trifft zu, mag der Stoff oder der Kunstwerth des Frachtguts ein besonders hoher sein. Das Oberlandesgericht verletzt daher die Bestimmung des Art. 395 Abs. 2, indem es deren Anwendbarkeit aus dem angeführten Grund im vorliegenden Fall für ausgeschlossen erachtet, und es ist vielmehr davon auszugehen, dass ein Oelgemälde, auch wenn es an sich nicht aus kostbarem Stoff gefertigt ist, mit Rücksicht auf seinen Kunstwerth als Kostbarkeit erscheinen kann. Ob nun aus diesem Grund das verlorene Frachtgut nach den Umständen des Falls als eine Kostbarkeit anzusehen sei, lässt das Oberlandesgericht unentschieden. Von Beantwortung dieser auf thatsächlichem Gebiet liegenden Frage kann aber nicht Umgang genommen werden.

Ein Grund, der für den Fall der Bejahung derselben das angefochtene Urtheil rechtfertigen würde, liegt nicht vor, kann insbesondere daraus nicht entnommen werden, dass dem Frachtvertrag der § 48 des Betriebsreglements zu Grunde liegt. Die rechtliche Zulässigkeit dieser Bestimmung unterliegt erheblichen Bedenken.

Zu vergleichen von Hahn, Kommentar zum Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch 2. Auflage II, Seite 697, 706 fg. und die daselbst citirten Schriftsteller.

Es bedarf jedoch einer Erörterung und Entscheidung hierüber nicht. Der Klägerin war jedenfalls die Möglichkeit, das von ihr übergebene Gut als Kostbarkeit zu bezeichnen und hierdurch der Vorschrift des Art. 395, Abs. 2 zu genügen, nicht benommen. War aber das Gut eine „Kostbarkeit“, so musste dieser Vorschrift Genüge geschehen, widrigenfalls Klägerin jeden Anspruchs auf Schadensersatz verlustig wurde. Ist die Bestimmung des § 48 eine unzulässige, so kann sich fragen, ob, wenn auf Grund derselben ein Frachtgut ohne Werthangabe übergeben worden ist, die Haftbarkeit der Eisenbahn auf den Normalsatz des § 68 des Reglements beschränkt, oder der Schadensberechnung, vielmehr der nach Art. 396 des Handelsgesetzbuchs zu ermittelnde Werth zu Grunde zu legen sei; immerhin kann aber diese Folge nur unter der Voraussetzung eintreten, dass nicht der Anspruch auf Schadensersatz überhaupt verwirkt ist.

Demgemäss musste das angegriffene Urtheil aufgehoben, die Sache jedoch unter Vorbehalt der Entscheidung über die Kosten der Revisionsinstanz an das Berufungsgericht zurückverwiesen werden.

(gez.) Dr. Bingner. von Gmelin. Wielandt. Rüger.
Wulfert. Dr. Dreyer. Iser.

Verkündet in der öffentlichen Sitzung des Reichsgerichts, Zweiten Civilsenats, vom 7. März 1885.

Aus dem Deutschen Reich.

Unzulässigkeit der Beschlagnahme von Eisenbahnbetriebsmaterial.

Die Königlich Bayerische Regierung hat im Bundesrath einen Antrag, betreffend den Entwurf eines Gesetzes über die Unzulässigkeit von gerichtlichen Beschlagnahmen von Eisenbahnfahrbetriebsmitteln, gestellt. Der Antrag lautet: „Eisenbahnfahrbetriebsmittel, sowie Ansprüche, welche die Herausgabe derselben zum Gegenstande haben, können weder im Wege des Arrestes, noch der einstweiligen Verfügung, noch der Zwangsvollstreckung mit Beschlag belegt werden. Diese Bestimmung findet, soweit die Gegenseitigkeit verbürgt ist, auch auf ausländische, im Inlande befindliche Eisenbahnfahrbetriebsmittel Anwendung“. Der Bundesrath überwies den Antrag den betreffenden Ausschüssen.

In der Begründung des Antrages wird gesagt: Das öffentliche Interesse verlange, dass die Bahnen regelmässig und ungestört funktioniren. Dem widerspreche es, wenn es Privatgläubigern ermöglicht sei, in Verfolgung civilrechtlicher Ansprüche mittels Beschlagnahme des Eisenbahnmaterials in den Bahnbetrieb einzugreifen. Die Gesetzgebung anderer Staaten habe vielfach dem bereits Rechnung getragen; dass sich das Bedürfniss in Deutschland bisher nicht mehr geltend gemacht habe, liege wohl daran, dass der grössere Theil der Bahnen dem Staate gehöre. Es wird dann weiter ausgeführt, dass diese Gesichtspunkte auf die Betriebsmittel ausländischer Bahnen Anwendung finden. Die auf die Deutschen Bahnen übergeführten fremden Betriebsmittel ständen im Dienste des Deutschen Eisenbahnverkehrs. Es sei daher nothwendig, das ausländische Material an dem gesetzlichen Schutze des inländischen, sofern die Gegenseitigkeit verbürgt sei, vollen Antheil nehmen zu lassen. Der Mangel einer gesetzlichen Vorschrift habe in Bayern hinsichtlich des Eisenbahnverkehrs mit Oesterreich in jüngster Zeit eine wirkliche Nothlage geschaffen. Bei der wiederholten Beschlagnahme Oesterreichischer Wagen handle es sich keineswegs nur um die Forderungen Deutscher Koupongläubiger, sondern es lägen dringende Anzeichen vor, dass auch ausserdeutsche Gläubiger der Gesellschaften in dieser Weise ihre Befriedigung suchen. Das habe natürlich auf den Bayerisch-Oesterreichischen Eisenbahnverkehr die ungünstigsten Rückwirkungen. Das Oesterreichische Fahrmaterial sei in Bayern fortwährend der Gefahr der Beschlagnahme ausgesetzt, und die Oesterreichische Verwaltung werde genöthigt, ihr Material dem Uebertritt nach Bayern möglichst zu entziehen, und schliesslich werde der gesammte Eisenbahnverkehr von Oesterreich nach Bayern vor der Frage stehen, ob er nicht zur Vermeidung der fortwährenden Hemmnisse, Verluste und Gefährdungen andere Transportwege aufsuchen solle. Schliesslich wird die Erledigung der Angelegenheit als dringlich und ein Zurückstellen der Sache bis zu einer etwaigen allgemeinen Revision der Civilprozessordnung als gefährlich bezeichnet.

Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend die Konvertirung der 5 und 4½prozentigen Eisenbahnprioritäten, im Preussischen Abgeordnetenhause.

Die erste und zweite Berathung des Gesetzentwurfs, betreffend eine Erweiterung der dem Finanzminister ertheilten Ermächtigungen in Bezug auf die Anleihen verstaatlichter Eisenbahnen (siehe den Wortlaut in No. 31 S. 403), fand am 24. d. M. seitens des Abgeordnetenhauses statt.

Der Abg. von Strombeck führte eine Reihe ernster Bedenken gegen die Vorlage an, welche er insofern als verspätet resp. nicht zeitgemäss ansieht, als eine einfache Zinsreduktion für die Prioritäten zu der Zeit hätte gemacht werden sollen, als der Reichsinvalidenfonds noch im Besitz seiner Prioritäten war. Zunächst erscheine es ihm bedenklich, dass die Reihenfolge, in welcher die Zinsreduktionen der Prioritätsobligationen vorgenommen werden sollen, statt dass dieselbe gesetzlich bestimmt werde, dem diskretionären Ermessen des Finanzministers anheim gegeben sei. Des weiteren vermisse er die Festsetzung einer Frist, nach deren Ablauf die Umwandlung zu erfolgen habe, wenn inzwischen nicht die Baarzahlung des Kapitals beantragt worden sei. Es könnte jetzt ja statt der vierwöchigen eine achttägige Frist beliebt werden; mit Rücksicht darauf, dass auch in Amerika Besitzer dieser Papiere sind, werde solche auf 3 Monate zu normiren sein. Redner hob noch hervor, dass in weiten Kreisen Beunruhigung über die Vorlage entstanden sei; man habe namentlich bedauert, dass der Umtausch nicht in Konsols erfolge. Da das Kapital durch die Kapitalrentensteuer noch einer besonderen Besteuerung entgegensehe, so halte er es umsomehr für dringend nothwendig gegenüber der Unruhe, welche diese Vorlage hervorgerufen habe, dass es mit einem gesetzlichen Schutz umgeben wird. Schliesslich schlug er vor, das Gesetz an die Budgetkommission zu verweisen.

Der Abg. von Tiedemann (Bomst) hielt eine kommissarische Berathung des Gesetzes für nicht nöthig, da man sich bei dem Konvertirungsgesetz über das Prinzip verständigt habe. Was die Vorschläge des Abg. von Strombeck betreffe, so erscheine ihm nur der der Berücksichtigung werth zu sein, dass die Zeit, innerhalb deren die Baarzahlung des Kapitals beantragt werden könne, gesetzlich fixirt werde. Er werde deshalb in zweiter Lesung

beantragen, dass diese Frist auf vier Wochen festgesetzt werde. Wünschenswerth sei eine Erklärung des Finanzministers darüber, ob die vorgeschlagene Massregel die Amortisation der Prioritäten vermindere. Die Zinsen von dem amortisirten Kapital wüchsen bekanntlich der Amortisationssumme zu; betrage nun der Zins nur 4 pCt., so würde dies ein Minus von 1½ Millionen Mark jährlich ausmachen. Es frage sich also, ob diese Ersparnisse der allgemeinen Staatskasse oder der Staatsschuldenkasse zu gute kommen sollen.

Der Finanzminister Dr. von Scholz erklärte, dass es in der Politik der Regierung liege, wenn diese Amortisationsersparnisse zur Verstärkung des Amortisationsfonds verwendet würden und im Etat wiederum als Ausgabe erschienen. Von der Festsetzung einer Frist müsse er bitten, abzusehen, höchstens könne sich die Regierung zu einer vierzehntägigen Frist verstehen. Er erinnert daran, dass Frankreich die Konversion der Rente in zehntägiger Frist in ganz gleicher Weise vorgenommen hat. Den Umtausch in Konsols erfolgen zu lassen, habe kein Grund vorgelegen. Der Vorschlag der Regierung ändere nichts an den bisherigen Rechten der Prioritäteninhaber. Dagegen würde der Umtausch dieser Prioritätsobligationen in Konsols für den Staat nicht ohne Bedenken sein.

Der Antrag auf Kommissionsberathung wurde nach Schluss der ersten Berathung abgelehnt und in der alsbald anschliessenden zweiten Berathung der Vorlage mit grosser Mehrheit genehmigt.

Ministerialerlass, betr. polizeiliche Untersuchung über Eisenbahnunfälle.

Nach einem Erlass des Herrn Ministers des Innern vom 5. März d. J. schliesst die in § 161 der Strafprozessordnung vom 1. Februar 1871 den Polizeibehörden zugewiesene Aufgabe, strafbare Handlungen zu erforschen, an sich zwar ohne Zweifel die Kompetenz ein, von Amtswegen in Untersuchungen auch über die Veranlassung von Eisenbahnunfällen einzutreten. Es werden indess, sobald in derartigen Fällen bezügliche Erhebungen von Seiten zuständiger Königlicher Bahnaufsichtsbehörden eingeleitet sind, gleichzeitig polizeiliche Untersuchungen meist für entbehrlich zu erachten und um deshalb sowie aus hinzutretenden Opportunitätsgründen der Regel nach zu unterlassen sein. Zugleich wird der Cirkularerlass vom 14. März 1877 in Erinnerung gebracht, wonach Eisenbahnbeamte nicht ohne entsprechende Benachrichtigung der denselben vorgesetzten Dienstbehörde zur Vernehmung vorgeladen werden sollen.

Betriebsergebnisse im März 1885.

Die im Reichseisenbahn-Amt aufgestellte und im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat März d. J. ergiebt für die 41 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 171,16 km, nachstehende Daten:

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im Februar d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 17 Bahnen mit zusammen 5 124,35 km höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 26 046,81 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 14 Bahnen mit zusammen 1 516,31 km höher und bei 27 Bahnen mit zusammen 29 654,85 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 21 Bahnen mit zusammen 6 929,58 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 24 241,58 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 20 Bahnen mit zusammen 4 735,28 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 26 435,88 km (darunter 5 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende März d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 20 Bahnen mit zusammen 5 802,18 km höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 25 368,98 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 17 Bahnen mit zusammen 2 194,14 km höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 28 977,02 km (darunter 7 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 24 Bahnen mit zusammen 27 661,83 Kilometer höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 3 509,33 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 21 Bahnen mit zusammen 5 165,59 km höher und bei 20 Bahnen mit zusammen 26 005,57 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen, ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 160 280 000 ℳ (54 915 000 ℳ Stammaktien, 44 595 000 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 60 770 000 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 643,20 km, so dass auf je 1 km 249 192 ℳ entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende März d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 632 024 829 ℳ (314 769 650 ℳ Stammaktien, 70 914 100 ℳ Prioritäts-Stammaktien und 246 341 079 ℳ Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 326,21 km, so dass auf je 1 km 190 014 ℳ entfallen.

Internationaler Eisenbahnkongress.

Die Belgische Regierung hat Zeitungsnachrichten zufolge an die Staaten Europas die Einladung zur Abhaltung eines internationalen Eisenbahnkongresses gerichtet, welcher im August gelegentlich der Antwerpener Ausstellung in Brüssel stattfinden wird. Auf diesem Kongresse sollen allgemeine wirthschaftliche, betriebstechnische, statistische und kommerzielle Fragen, soweit letztere sich auf das Eisenbahnwesen beziehen, zur Erörterung gelangen. Da die Versammlung voraussichtlich aus hervorragenden Fachleuten bestehen wird, so kann durch den auf Erfahrungen basirten Meinungsaustausch der Anstoss zu manchen zweckmässigen Neuerungen gegeben werden, die zur Festigung der internationalen Verkehrsbeziehungen beizutragen berufen sind.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Der Ausschuss hat in seiner kürzlich stattgehabten Sitzung beschlossen, die Dividende für das Betriebsjahr 1884, vorbehaltlich der Genehmigung der Bilanz durch die Generalversammlung, auf 7½ pCt. festzusetzen.

Hessische Sekundärbahn: Projekte.

Die zweite Kammer genehmigte am 21. d. M. die Projekte betreffend den Bau der Sekundärbahnen von Weinheim über Viernheim nach Mannheim, soweit dieselben Hessisches Gebiet berühren und von Worms nach Offstein. Die Bahnen sind von den Unternehmern unter Leistung eines Beitrags des Staates auszuführen.

Holsteinische Marschbahngesellschaft.

Der Aufsichtsrath hat vorbehaltlich der Genehmigung der Generalversammlung die Dividende pro 1884 wie folgt festgesetzt: a) für die Prioritätsaktien (Glückstadt-Itzehoe) auf 4½ pCt., gleich 20,25 ℳ pro Aktie, b) für die Stamm-Prioritätsaktien Lit. B auf 5 pCt., gleich 22,50 ℳ pro Aktie, c) für die Stammaktien (Glückstadt-Elmshorn) auf 2½ pCt., gleich 11,25 ℳ pro Aktie, d) für die Stammaktien Lit. B auf 2½ pCt., gleich 11,25 ℳ pro Aktie. Zugleich wird bekannt gemacht, dass für die sub c genannten Stammaktien (Glückstadt-Elmshorn) ein neuer Dividendenscheinbogen für die nächstfolgenden 10 Jahre zur Ausgabe gelangt, es ist daher zugleich mit den Dividendenscheinen der zugehörige Talon unter Beigabe eines arithmetisch geordneten, mit der Unterschrift des Aktionärs versehenen Nummerverzeichnisses zur Einlieferung zu bringen.

Die Nordbahnfrage im Oesterreichischen Herrenhause.

Zu dem in voriger Nummer (S. 419) mitgetheilten kurzen Referat über die Berathung und Beschlussfassung der Nordbahn-Vorlage im Herrenhause geben wir nachstehend einen ausführlicheren Auszug aus den Verhandlungen und zwar zunächst aus dem denselben zu Grunde liegenden vom Freiherrn von Bezecny verfassten Bericht der Eisenbahnkommission des Herrenhauses. Der Bericht erwähnt zunächst der grossen Agitation, welche diese Frage hervorgerufen hat. Der bevorstehende Ablauf des Privilegiums wurde in der Publizistik, in den Vereinen, in Versammlungen diskutirt, und bei dieser Gelegenheit traten die extremsten Anschauungen hervor. „Während die Einen behaupteten, die Nordbahn habe nach § 10 der Privilegiumsurkunde vom Jahre 1836 das unbestreitbare Recht auf Erneuerung des Privilegiums, und die Verweigerung der letzteren als einen eklatanten Rechtsbruch bezeichneten, gelangten die Anderen successive in sich selbst überbietender Progression bis zu einem Standpunkte, von welchem aus die Nordbahn nach Ablauf der Konzession fast als herrenloses Gut erschien und gegen die Bahn ein Verfahren als das einzig richtige anempfohlen wurde, welches sich von Konfiskation blutwenig unterschied. Man hatte es endlich glücklich dahin gebracht, dass diese Frage, welche vom volkswirthschaftlichen, finanziellen, juristischen, strategischen, kurz von allen möglichen Gesichtspunkten, am wenigsten aber vom politischen, zu beurtheilen war, auch noch zu einer eminent politischen gestempelt wurde. Dass diese Tonart,

in welche die Besprechung der Frage mehr und mehr hinüberspielte, bei den Verhandlungen im Abgeordnetenhause wenigstens theilweise ihren Widerhall finden werde, war zu erwarten und erscheint begreiflich. Umsomehr ist es die Pflicht des Herrenhauses, die Frage dieses ihr aufgezwungenen Charakters zu entkleiden und sie — unbeirrt von den Strömungen des Tages — in objektivster Weise als das zu behandeln, was sie vom Anfange an war und ist — als eine rein materielle. Dem Herrenhause ist die Lösung dieser Aufgabe seither wesentlich erleichtert worden. Die hochgehenden Wogen beginnen sich zu verlaufen, eine Klärung der Anschauungen hat platzgegriffen, das Schlagwort, welches in unseren Tagen mit der Mode um die Herrschaft im öffentlichen Leben ringt, hat seinen gewaltigen Einfluss, den es auch hier auf die Massen ausgeübt, stark eingebüsst, die leidenschaftslose Beurtheilung ist wieder in ihre Rechte getreten. Heute ertönt der Ruf, man möge mit der Nordbahn wenig Federlesens machen, nur mehr sehr vereinzelt, heute sind auch die Partisane der Nordbahn, die auf ihrem Scheine bestanden, weniger laut geworden". Diese Klärung der öffentlichen Meinung ist zunächst dem Rechtsgutachten des Präsidenten des Obersten Gerichtshofes zu danken und in zweiter Linie der parlamentarischen Erörterung im Abgeordnetenhause. Die Kritik, welche die Vorlage dort gefunden hat, hat dahin geführt, dass die Interessen des Staates in dem Uebereinkommen, wie es jetzt vorliegt, derart gewahrt wurden, wie dies noch in keinem Uebereinkommen zwischen dem Staate und einer Privatgesellschaft jemals vorgekommen ist. Die Anhänger der Verstaatlichung können natürlich auch mit diesem Uebereinkommen sich nicht einverstanden erklären. Die Kommission hat sich jedoch dafür entschieden, dass, nachdem eine dogmatische Entscheidung, welche unter allen Umständen die Verstaatlichung fordert, in Oesterreich aus volkswirthschaftlichen und finanziellen Gründen nicht am Platze ist, der Modus, welcher in dem Beschlusse des Abgeordnetenhauses in allerdings nur prinzipieller Uebereinstimmung mit den Anträgen der Regierung zum Ausdrucke gelangt ist, der richtigere sei. Die Motive, welche für die Verstaatlichung sprechen, wurden insbesondere von einer Seite, und zwar vom militärischen Standpunkte aus beleuchtet. Von dieser Seite wurde hervorgehoben, dass durch die Verstaatlichung der Heeresleitung, welcher die volle Verfügung über den gesammten Komplex der westlichen und nordöstlichen Staatsbahnen (Elisabeth-West-, Franz-Josef-, Rudolf- und Arlbergbahn einerseits und der Galizischen Transversalbahn andererseits) schon jetzt zusteht, dieses Verfügungsrecht auch bezüglich der Nordbahn, welche das Bindeglied zwischen den genannten Bahnen bildet, schon vor dem Eintritte des Ernstfalles gesichert würde. So sehr die Eisenbahnkommission es als unbedingt nothwendig ansieht, dass bei der Gestaltung des Kommunikationswesens den militärischen Rücksichten im weitesten Masse Rechnung getragen werde, so konnten ihr die erwähnten Ausführungen doch nicht schwerwiegend genug erscheinen, um ihre Ueberzeugung von der Zweckmässigkeit des Abschlusses eines Uebereinkommens mit der Nordbahngesellschaft zu erschüttern. Abgesehen davon, dass die strategischen Interessen gewiss nicht die einzigen sind, welche bei der Frage der Verstaatlichung von Bahnen in Betracht kommen, und mindestens nicht den Vorrang vor den finanziellen und staatswirthschaftlichen Erwägungen beanspruchen können, wird die Ansicht, dass die Verstaatlichung der Nordbahn wünschenswerth sei, keineswegs von allen militärischen Autoritäten getheilt. Es wird im Gegentheile von sehr massgebender Seite darauf hingedeutet, dass die Leistungen grosser und reicher Gesellschaften sich erfahrungsgemäss im Kriege ausgezeichnet bewährt haben und gerade in Oesterreich für den Kriegsfall so vortreffliche organisatorische Bestimmungen über die militärische Benutzung der Eisenbahnen getroffen sind, dass die Betriebsform bei grossen Bahnen (ob Staats- oder Privatbesitz) vollständig gleichgiltig erscheint. Endlich wird gerade durch das vorliegende Uebereinkommen dem militärischen Interesse weit mehr gedient, als durch die Verstaatlichung der Bahn, weil die aus den Mitteln der Gesellschaft binnen einer bestimmten, verhältnissmässig kurzen Zeit auszuführenden, zu Kriegszwecken dienenden Neubauten bei Inanspruchnahme von Staatsmitteln voraussichtlich noch lange nicht zur Ausführung gelangen dürften.

Wenn man die Verstaatlichung vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus betrachtet, so steht die Tariffrage im Vordergrunde. Alles, was der Staat in dieser Richtung durch die Erwerbung der Linien anstreben könnte, ist aber in der Vorlage nicht nur erreicht, sondern die Errungenschaften sind um so grösser, als sie sich auch auf jene Linien der Nordbahn beziehen, deren Konzession noch nicht erloschen ist und deren Tarifbestimmung dem Staate nicht zufallen könnte, wenn er die Privilegiallinien erwerben würde. Bei der Erwerbung kommt aber in erster Linie die finanzielle Frage in Betracht, und für die Lösung derselben ist ganz besonders die Rechtsfrage entscheidend. Diese Erwerbung kann nur im Wege der freiwilligen Ueberlassung des Eigenthums durch die Nordbahngesellschaft an den Staat, also durch einen Vertrag oder, wenn man sich über einen solchen nicht einigen kann, im Wege der Expropriation erfolgen. An eine erfolreiche Betretung des ersteren Weges ist kaum zu denken. Die Nordbahngesellschaft steht auf dem Standpunkte, dass sie auf Grundlage des § 10 des Privilegiums vom Jahre 1836 das Recht habe, dessen Erneuerung zu begehren, weil die Voraussetzung des § 10, dass sich das Unternehmen als nützlich bewährt habe, eingetroffen sei. Diese Behauptung der Gesellschaft hat eine ganze Litteratur hervorgerufen. Für die Eisenbahnkommission erschien das Gutachten massgebend, welches in dieser Beziehung von dem Präsidenten des Obersten Gerichtshofes abgegeben wurde und welches sich präzise dahin ausspricht, dass die Gesellschaft aus jener Textirung des § 10 keinerlei Berechtigung auf Erneuerung des Privilegiums ableiten könne, dass vielmehr ihr Betriebsrecht mit dem 4. März 1886 erlösche. Wenn aber auch die erste richterliche Autorität des Reiches diese Ansicht ausspricht, so ist damit noch nicht gesagt, dass es gleichgültig erscheine, ob die Nordbahngesellschaft diesfalls einen Prozess vor dem ordentlichen Richter anstrenge oder nicht, und daher an dem Zustandekommen eines gütlichen Uebereinkommens mit derselben nichts gelegen sei. Und da ist die Kommission allerdings der Anschauung, dass, wenn ein Prozess vermieden werden kann, dies vom Standpunkte der Würde und Hoheit des Staates nur höchst wünschenswerth sei, da es sich doch hierbei um die Auslegung eines Passus handeln wird, welcher sich auf die Rechtsverbindlichkeit einer vom obersten Träger der Staatsgewalt gegebenen Zusage, allerdings unter einer Form gegebenen Zusage bezieht, die nach autoritativer Anschauung den Charakter einer rechtsverbindlichen Erklärung nicht an sich trägt. Von der Nordbahngesellschaft ist also unter diesen Umständen und nach den diesbezüglichen Mittheilungen der Regierung nicht zu erwarten, dass sie im Wege des Privatübereinkommens die Bahn dem Staate überhaupt oder doch unter billigen Bedingungen ins Eigenthum überlassen werde. Es bliebe somit nichts übrig, als den Weg der Expropriation zu betreten. Die Frage der Expropriation ist im Abgeordnetenhause der Gegenstand der lebhaftesten Diskussion gewesen, und sind die Meinungen diesfalls weit auseinandergegangen. Die Kommission des Herrenhauses hat sich in dieser Frage, deren schliessliche Entscheidung seinerzeit nur durch einen Richterspruch erfolgen könnte, der sich naturgemäss nicht voraussehen lässt, eines Urtheils enthalten. Sie musste aber bei ihren Erwägungen begreiflicherweise auch hier auf das erwähnte Gutachten des obersten Richters sich stützen, welches ausspricht, dass zur Durchführung der Enteignung ein Spezialgesetz erforderlich sein dürfte, dass die Erhebung des Werthes der einzelnen Objekte wohl nicht am Platze wäre und es sich daher vielleicht empfehlen würde, den Ablösungsbetrag in der Art festzustellen, dass aus einem mehrjährigen Durchschnitte das Jahreserträgniss ermittelt und dieses sohin in zwanzigfachem Anschlage zum Kapital erhoben werde.

Hieraus schien der Kommission hervorzugehen, dass der oberste Richter, wenn er gleich erklärt, dass das Betriebsrecht der Nordbahn am 4. März 1886 erlischt, bei Bestimmung des Werthes des zu expropriirenden Eigenthums keinesfalls die dem Objekte auch nach dem 4. März 1886 verbleibende Eignung zum Betriebe ganz ausser Betracht lässt, sondern mit Rücksicht auf die Bestimmungen der §§ 365, 305 und 306 A. B. G. B. die Entschädigungssumme für das Objekt nach jenem Werthe taxirt, den dasselbe für jeden, der es zu betreiben in der Lage ist, hat und haben muss, und hierbei den Umstand, dass der bisherige Besitzer ausser Stande ist, dasselbe zu betreiben, als weniger entscheidend nicht berücksichtigt. Wenn aber der Staat für die Erwerbung des Eigenthums im Expropriationswege den nach dem Durchschnitte der letzten Jahre zu berechnenden zwanzigfachen Ertragswerth zahlen müsste, so wäre das ein so kolossaler Preis, dass das, was der Staat durch jene Erwerbung gewinnt, in gar keinem Verhältnisse hierzu stünde. Ein solches Risiko kann der Staat nicht ohne die äusserste Nothwendigkeit auf sich nehmen. Aber selbst wenn dieser Durchschnittsertrag nicht zur Basis des zu zahlenden Preises genommen, sondern einfach die Schätzung der einzelnen Objekte durch Sachverständige erfolgen würde, so sind die Erfahrungen, die man seit jeher bei der Durchführung von Expropriationen gemacht hat, derartige, dass sie auf den Expropriirenden eher abschreckend als ermuthigend wirken, da bei solchen Schätzungen die Interessen des zu Expropriirenden stets eine bis zur äussersten Grenze gehende Berücksichtigung zu erfahren pflegen. Hierbei hat die Kommission ganz davon abgesehen, dass selbst in jenen Fällen, wo bei der Uebernahme von Eisenbahnen in sein Eigenthum der Staat keine neuen Lasten auf sich nimmt, sondern im Gegentheile eine Ersparung, eine Entlastung von den ihm obliegenden Verpflichtungen erzielt — und darauf müssen ja doch bei Verstaatlichungen die Bestrebungen gerichtet sein — durch die Umwandlung der betreffenden Titres in Staatsobligationen der Staatskredit berührt wird, was bei dem Umstande, als dem Staate noch die Lösung hochwichtiger Aufgaben auf finanziellem Gebiete obliegt, sehr ins Gewicht fällt; und dass ferner, auch wenn man auf dem Standpunkte steht, die Verstaatlichung der Bahnen überhaupt für wünschenswerth zu erklären, die Einschlagung eines zu raschen Tempos in dieser Richtung sich schon deswegen nicht empfehlen

dürfte, weil das Betreten dieses Weges jüngsten Datums ist und die Beantwortung der Frage, ob sich der Staatsbetrieb als solcher bewähren wird, vorläufig doch mehr oder weniger als ein Problem erscheint, welches erst an der Hand der Erfahrung endgültig gelöst werden kann. Wenn aber fast alle Vortheile, welche das System des Staatsbetriebes in strategischer und volkswirthschaftlicher Beziehung mit sich bringt, auch auf dem Wege des freien Uebereinkommens mit der Gesellschaft erreicht werden können; wenn es nicht nur fraglich ist, ob durch die Verstaatlichung der Bahn der Staat finanziell gewinnt, sondern sogar als sehr möglich erscheint, dass ihm die gewaltsame Expropriation ein empfindliches Geldopfer auferlegen würde; wenn es weiter evident ist, wie später auseinandergesetzt werden wird, dass das Uebereinkommen gerade in finanzieller Richtung dem Staate Vortheil bietet, die wahrlich nicht gering angeschlagen werden können; wenn erwogen wird, dass durch das Zustandekommen eines solchen Uebereinkommens der Weg des Prozesses vermieden, die Erörterung heikler Punkte umgangen und der Eintritt einer fatalen Situation abgewendet wird, jener nämlich, dass am 6. März 1886 die Sequestration der Bahn eingeleitet und während der ganzen unberechenbaren Dauer der betreffenden Prozesse für Rechnung der Nordbahn geführt werden müsste, und dass dieser Kriegszustand fortzeugend neue Prozesse gebären würde; wenn endlich ins Auge gefasst wird, dass jede Klage über Vergewaltigung, über Eingriffe in die Privatrechtssphäre verstimmt und der Staat, wenn er auch den Grundsatz „in dubio contra fiscum“ nicht zu acceptiren braucht, doch, seines Berufes eingedenk, das Recht Aller zu schützen, auch hier nur dieser seiner Aufgabe gemäss handelt, wenn er ein acceptables Uebereinkommen nicht ohne weiteres von der Hand weist, so musste die Kommission zu der Ueberzeugung gelangen, dass das Zustandekommen eines solchen für den Staat vortheilhafter sei, als die Betretung des andern Weges. Die Kommission hat demnach den Beschluss gefasst, auf Grundlage des vorliegenden Gesetzentwurfes in die Spezialdebatte einzutreten.

Wenn man in die Details eingeht, so sind die wichtigsten Bestimmungen diejenigen, welche der § 7 des Uebereinkommens hinsichtlich der Tariffrage enthält. Die Kommission hat gefunden, dass die Unterstellung der Gesellschaft unter die Tarifhoheit des Staates dem ganzen Uebereinkommen einen hohen Werth verleiht. Es wurden jedoch in der Kommission wichtige Bedenken erhoben gegen die Kombination der Tariferstellung mit der Höhe der Dividende. Man hat gesagt, dass eine Kausalität zwischen Tarifen und Reinertrag nicht besteht; dass es äusserst schwierig sei, einmal festgesetzte Tarife wieder zu erhöhen; dass diese Bestimmung zu fortgesetzten Kontroversen zwischen dem Staate und der Gesellschaft führen müsste. Andererseits wurde hervorgehoben, dass eine weitere Herabsetzung der Tarife andere Produktionsgebiete benachtheiligen werde, dass die Regierung in dem Konflikte widerstrebender Interessen leicht in eine unangenehme und widerwärtige Lage gerathen könnte. Ja, es wird hierbei etwas erreicht, was noch niemals dagewesen ist, nämlich die Ausdehnung dieser Unterwerfung auf das Privatbahnnetz der Nordbahn, indem in gewissen Relationen auch auf der Ostrauer Montanbahn die Nordbahn sich des Rechtes auf Festsetzung des Kohlentarifes begeben hat. Die Kombination zwischen Tarif und Dividende ist schon im allgemeinen Konzessionsgesetze enthalten. Sie wurde auch schon vielfach praktisch geübt, und der Bericht citirt die Fälle, in denen aus finanziellen Gründen eine Erhöhung der Tarife zugestanden wurde. Die Nordbahn wird selbst darauf bedacht sein, jeden Streit zu vermeiden, weil sie sich im vornhinein in der schwierigen Position befindet und es sich zweimal überlegen wird, bevor sie sich auf einen Streit einlässt, dessen Ausgang für sie immer ein mehr als zweifelhafter sein wird. Rücksichtlich der Vortheile, welche die Tarifermässigungen, speziell die Einführung der auf den westlichen Staatsbahnen gegenwärtig geltenden Tarife in volkswirthschaftlicher Beziehung in sich schliessen, sei nur beiläufig in Bezug auf den Artikel Kohle bemerkt, dass dieselbe eine namentlich für die grossen Bevölkerungscentren, als Hauptkonsumenten dieses Artikels, ins Gewicht fallende Ermässigung der Transportpreise nach sich zieht, die nach den der Kommission vorliegenden Tabellen beispielsweise für die Reichshaupt- und Residenzstadt Wien für die Ostrauer Kohle 25,3 pCt., für die Oberschlesische Kohle 21, respektive 22,3 pCt. beträgt. Welche Dimensionen der Kohlenverkehr angenommen hat und welche hohe Bedeutung daher diesen Reduktionen innewohnt, geht daraus hervor, dass dieser Verkehr, welcher im Jahre 1859 nur 396 106 t mit einer Geldeinnahme von 2 649 388 fl. ausmachte, im Jahre 1883 die Ziffer von 2 840 205 t mit einer Geldeinnahme von 10 631 793 fl. erreicht hat und naturgemäss in steter Steigerung begriffen ist.

Der Bericht rekapitulirt nun die bekannten Lasten, welche der Nordbahn durch den Vertrag auferlegt werden, und erwähnt hierbei, dass in der Kommission beantragt wurde, den Beginn der Betheiligung des Staates, der in der Vorlage bei der Grenze einer Dividende von 100 fl. fixirt ist, schon bei einer Grenze von 84 fl. eintreten zu lassen, und zwar derart, dass dem Staate von jedem Mehrgewinne ein Viertheil zufiele, während nach der Vorlage dem Staate von jedem Mehrgewinne über 100 fl. die Hälfte zufällt. Dieser Vorschlag wurde jedoch abgelehnt.

Als die finanziellen Vortheile, welche aus der Vorlage für den Staat entspringen, werden im Berichte erwähnt: a) der Verzicht auf die Inanspruchnahme der Staatsgarantie für die Mährisch-Schlesische Nordbahn (§ 6), welche in den Jahren 1881, 1882, 1883 jährlich rund 300 000 fl. betragen hat, für 20 Jahre; b) der Verzicht auf das Jahrespauschale von 10 500 fl. für die Beförderung von Postambulanzen (§ 3, lit. d), sowie auf die für Postlokalitäten zu entrichtenden Miethzinse (§ 3, lit. a); c) der Verzicht auf die Kostenvergütung für den Bahnhof Saybusch nebst den dort von der Nordbahn auf Kosten des Staates ausgeführten Erweiterungsbauten (§ 13); d) die Differenz zwischen dem faktischen Ertragswerthe (7 pCt.) des an den Staat abzutretenden Sechstelantheils der Wiener Verbindungsbahn und den fünfprozentigen Zinsen der hierfür bedungenen Pauschal-Ablösungssumme von 600 000 fl.; e) der Verzicht auf alle etwaigen Entschädigungsansprüche aus dem Titel des alten Privilegiums, respektive der Konzessionsurkunde vom 26. Juni 1858.

Endlich ist noch hervorzuheben der volkswirthschaftliche Vortheil, der dadurch entsteht, dass sich die Nordbahn zum Ausbau und zur Erwerbung von Bahnen verpflichtet, die einen Kostenaufwand von mehr als 30 Millionen Gulden verursachten. Die Kommission hat sich auch mit der Frage der Ostrau-Dombrauer Montanbahn beschäftigt, welche nur zum Theile der Nordbahn gehört und auf der nun keine höheren Tarife eingehoben werden dürfen, als auf den öffentlichen Linien. Nachdem nun die Nordbahn das Recht hat, jene Transporte, welche von der Montanbahn auf fremde Bahnen übergehen, zu theureren Tarifen zu befördern, so hat die Kommission folgende Resolution beschlossen: „Die K. K. Regierung wird aufgefordert, mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln dahin zu wirken, dass die Gebühren für Kohlentransporte auf der Montanbahn in jenen Fällen, in welchen die den Gegenstand der neuen Konzession bildenden Linien der Kaiser Ferdinands-Nordbahn nicht betheiligt erscheinen, in keinem höheren Masse bemessen werden, als aus der Fixirung der Kohlentarife ab Dombrauer Montanbahnhof nach Wien pro Tonne und Kilometer inklusive Manipulationsgebühr resultirt.“

Die Kommission stellt schliesslich den Antrag, das Herrenhaus wolle dem Gesetzentwurfe, wie er aus den Berathungen des Abgeordnetenhauses hervorgegangen ist, und der erwähnten Resolution seine Zustimmung ertheilen.

Der Bericht ist von dem Obmann-Stellvertreter der Eisenbahnkommission, Grossprior Fürst Lichnowsky, und dem Berichterstatter Baron Bezecny gezeichnet.

Handelsminister Freiherr v. Pino: Diese Angelegenheit, welche das Herrenhaus beschäftigt, ist von grosser wirthschaftlicher Bedeutung. Es möge mir gestattet sein, einige kurze Bemerkungen zu machen, obgleich diese Angelegenheit bereits in allen möglichen und unmöglichen Richtungen ventilirt wurde und obgleich der ausgezeichnete Bericht des Herrn Berichterstatters diese Angelegenheit mit voller Klarheit behandelt, so dass kaum etwas neues beigefügt werden kann. Ich habe mir das Wort erbeten, um die Vorgangsweise der Regierung, welche von verschiedenen Seiten Anfechtungen erlitten hat, hier im Hause zu beleuchten. Als vor nahezu zwei Jahren die Nordbahngesellschaft um die Verlängerung ihres Privilegiums ansuchte und die Annäherung des Zeitpunktes des Erlöschens des Privilegiums zu einer Entscheidung drängte, ging die Regierung mit sich zu Rathe, in welcher Weise die Lösung dieser wichtigen Frage am zweckmässigsten gefunden werden könne. Ich muss hier einschalten, dass die Regierung das Begehren um Privilegiumsverlängerung zurückwies. Nach Erwägung aller einschlägigen Verhältnisse und Prüfung der verschiedenen Modalitäten, welche sich für die Lösung dieser Frage darboten, hat die Regierung den Beschluss gefasst, ein Uebereinkommen mit der Nordbahngesellschaft abzuschliessen zum Behufe der Ertheilung einer Konzession. Die Regierung hat dies gethan, weil sie glaubte, auf diesem Wege eine Summe von werthvollen Zugeständnissen in wirthschaftlicher und finanzieller Richtung zu erlangen, welche auf einem andren Wege zu erlangen nicht möglich gewesen wäre. Auch der Ankauf der Nordbahn wurde in ernste Erwägung gezogen. Die Regierung konnte sich zu einem solchen Schritte nicht entschliessen, denn einerseits war der Preis, der hätte gezahlt werden müssen, ein unverhältnissmässig hoher, andererseits sah sich die Regierung dazu veranlasst, Vorsicht anzuwenden, da der Staat, welcher in jüngster Zeit bedeutende Lasten auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auf sich genommen hatte, nicht neuerlich mit Lasten beschwert werden sollte, namentlich in einer Angelegenheit, wo die wichtigsten Vortheile auf wirthschaftlichem Gebiete auf andere Weise ohne Belastung für den Staat erreicht werden konnten und weil endlich die Vortheile des Ankaufes für die Regierung problematisch erschienen bei den Bedürfnissen, welche die Landwirthschaft mit Rücksicht auf die Herabsetzung der Tarife hat, und bei dem Entgange einer bedeutenden Steuersumme, welcher in diesem

Falle drohte. Die Regierung konnte die Verantwortung mit gutem Gewissen nicht auf sich nehmen. Die Regierung sah sich daher veranlasst, ein Uebereinkommen abzuschliessen, welches sie zwar selbst nicht als etwas Ideales bezeichnete. Die Zurückweisung dieser ursprünglichen Vorlage der Regierung durch das Abgeordnetenhaus veranlasste die Regierung, dieselbe zurückzuziehen. Die Regierung wollte im Einklange mit dem Reichsrathe die Lösung dieser Angelegenheit herbeiführen, und wenn man kühl und objektiv die Sache beurtheilt, wird man der Regierung Dank wissen, dass sie durch diese Zurückziehung der eingebrachten Vorlage den Weg betreten hat, um eine neue Basis für die Verhandlungen zu finden, stark gemacht gerade durch die erste Zurückweisung der Vorlage. Die Regierung musste sich entscheiden, in welcher Weise die Frage entgültig gelöst werden sollte, und dies veranlasste die Regierung, die Frage nach drei Richtungen in Erwägung zu ziehen, und zwar mit Rücksicht auf das Uebereinkommen, den Ankauf und die Expropriation.

Die Regierung kam nach langen und eingehenden Erwägungen doch wieder zu dem Schlusse, dass der beste Weg der eines Uebereinkommens sei. Denn die Schwierigkeiten finanzieller Natur in Bezug auf die Verstaatlichung waren dieselben geblieben, und die Expropriation begegnete ernsten Bedenken, sowohl in rechtlicher Beziehung als auch in Bezug auf den Werth des Unternehmens. Dagegen war Aussicht vorhanden, dass im Wege der Verhandlungen solche Konzessionen gemacht werden würden, welche nicht nur das Rechtsverhältniss zwischen dem Staate und der Gesellschaft klar feststellten, sondern auch namhafte Vortheile in finanzieller Beziehung brächten und namentlich in volkswirthschaftlicher Beziehung eine nahezu vollständige Befriedigung der Bedürfnisse des Verkehrs bedeuteten. So kam denn, nachdem die Regierung noch ein Rechtsgutachten von dem höchsten Richter erwirkt hatte, das Uebereinkommen zu Stande. Sowohl das Rechtsgutachten selbst, als auch die früher erwähnten Erwägungen zeigten der Regierung den Weg zu dem Uebereinkommen. Dieses zweite Uebereinkommen trägt selbstverständlich alle Anzeichen eines Kompromisses an sich. Und es ist auch das Resultat langwieriger Verhandlungen, bei denen beide Kompasciscenten hartnäckig ihren Standpunkt verfochten. Die Verhandlungen über dieses neue Uebereinkommen im andern Hause sind dem Herrenhause wohlbekannt, und die Regierung kann sich auf die Erklärung beschränken, dass sie den Verbesserungen, welche bei diesen Verhandlungen angebracht wurden, ihre Zustimmung um so leichter und um so freudiger gab, als sie ja im Vereine mit der Reichsvertretung nichts anderes bezweckte, als die bestmögliche Ordnung der Angelegenheit, und ich glaube, dass die Absicht auch erreicht wurde. Das ist die einfache und wahrheitsgetreue Darstellung des historischen Vorganges, welcher bei dieser Angelegenheit zur Anwendung kam, und ich glaube, dass die Regierung getrost auf ihre Aktion in dieser Beziehung zurückblicken kann. Denn wenn Sie, meine Herren, dem Gesetzentwurfe Ihre Zustimmung geben, dann wird das erreicht, was die Regierung vom Anfange an angestrebt hat, eine gedeihliche, zufriedenstellende Lösung dieser wichtigen Frage, welche seit zwei Jahren die Gemüther in hervorragender Weise beschäftigt hat. Eine Eiche fällt eben nicht durch Einen Streich, und ich glaube, dass man wohl die Nordbahn mit einer starken Eiche vergleichen kann.

Die Regierung hat sich auch durch die Nichtverstaatlichung keiner Inkonsequenz schuldig gemacht, denn sie hat nie die Verstaatlichung als unbedingtes Prinzip aufgestellt, sondern ist von Fall zu Fall vorgegangen mit strenger Wahrung der Finanzlage des Staates. Sie hat sich aber bei Abschluss des Uebereinkommens nicht nur das Heimfallsrecht ausbedungen, sondern auch das Einlösungsrecht des Staates auf die richtige Basis gestellt. Gerade durch dieses Einlösungsrecht unterscheidet sich das Uebereinkommen vortheilhaft von anderen ähnlichen Konzessionen. Ich glaube daher, dass der vorliegende Gesetzentwurf in volkswirthschaftlicher Beziehung ebensoviel, ja vielleicht noch mehr bietet, als wenn der Staat sich in den Besitz der Bahn setzen würde; dass in finanzieller Beziehung sowohl direkte als indirekte Vortheile errungen wurden, die bei der Finanzlage des Staates nicht zu unterschätzen sind; dass in Beziehung auf das Rechtsverhältniss klare und für die Zukunft sichere Stipulationen begründet sind und dass endlich eine Reihe von Bahnanlagen in kürzester Frist hergestellt sein werden, welche der Staat nur mit schweren Opfern hätte durchführen können.

Sektionschef Dr. R. v. Witttek: Es wird meine Aufgabe sein, einige Bemerkungen des Herrn Handelsministers weiter auszuführen, welche die volkswirthschaftliche Seite des vorliegenden Gesetzentwurfes zum Gegenstande haben.

Auf dem Gebiete der Volkswirthschaft ringen zwei grosse geistige Strömungen um die Herrschaft; die eine erwartet von der wirthschaftlichen Bethätigung des Individuums alles; es ist dies die individualistische Strömung. Ihr steht gegenüber eine andere, welche die Bethätigung der Gesammtheit in den Vordergrund stellt und von ihr die Ausfüllung jener Lücken erhofft, welche die Thätigkeit des Individuums übrig lässt. Diese beiden Strömungen beherrschen auch das Gebiet des Eisenbahnwesens. Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens ist der Gegensatz in der Weise formulirt: Hier Privatbahnen, dort Staatsbahnen; hier die Forderung möglichster Bewegungsfreiheit für das kommerzielle Interesse, für die Erwerbsgesellschaften; auf der anderen Seite die Forderung, dass die öffentlichen Verkehrswege dem Staate gehören, dass der Staat die Verwaltung ihres Betriebes selbst zu führen hat. Nun ist es interessant, zu beobachten, wie die Entwickelung der Theorie unter dem Einflusse der Anregungen, die von der kollektivistischen Strömung ausgegangen sind, auch auf das Gebiet der individualistischen Strömung sich verfolgen lässt. Die Forderungen, die theoretisch von den Vertretern der Privatbahnen aufgestellt werden, zeigen den Einfluss der gemeinwirthschaftlichen Idee. Nicht mehr die volle Unbeschränktheit in der Bethätigung des Erwerbsinteresses, nicht mehr die Ungebundenheit gegenüber dem Staate wird von den Vertretern des Privatbahnsystems an die Spitze gestellt, sondern es ist der Begriff der delegirten Unternehmung konstruirt worden — ein Begriff, welcher ausdrückt, dass das Erwerbsinteresse auch bei Privatgesellschaften nur in gewissen Grenzen sich bethätigen darf, welche das öffentliche Interesse, die Staatswohlfahrt als die unverrückbare Grenze bezeichnet, die auch den Privatbahnen bei der Verfolgung ihrer Zwecke vorschweben muss.

Das vorliegende Problem der Lösung der Nordbahnfrage zeigt nun den Gegensatz dieser beiden Ansichten. Auf der einen Seite die Verfechter des Staatsbahnsystems, die Meinung, dass die Nordbahn nur in den Händen des Staates den öffentlichen Zwecken entsprechen kann, auf der andern Seite die Ansicht, dass es möglich sei, bei Anwendung der Grundsätze der Gemeinwirthschaft die Nordbahn auch als Privatunternehmen zu erhalten und dabei die öffentlichen Zwecke in vollem Umfange zu erreichen, und da möchte ich mir erlauben, speziell hervorzuheben, dass die gemeinwirthschaftliche Gestaltung der Privateisenbahnen kein Problem ist, welches einer fernen Zukunft angehört; es sind praktische Erfahrungen und Versuche zur Lösung dieses Problems schon anderwärtig gemacht worden. Ich verweise auf das Beispiel Frankreichs, wo allerdings zunächst fiskalische Zwecke im Vordergrunde standen. Aber auch Italien bietet uns ein interessantes Beispiel dafür, wie man das gleiche Bestreben unter dem entscheidenden Gesichtspunkte der Volkswirthschaft bethätigen kann. Dort ist das leitende Prinzip der Konventionen die Herrschaft des Staates über die Tarife. Der Staat bestimmt dieselben, und es sind die Formen gefunden worden, unter denen sich das Privatkapital bei der Verwaltung der Staatsbahnen, ungeachtet dieses Verhältnisses, betheiligen kann. Beide Momente finden auch in dem vorliegenden Gesetzentwurfe ihre Realisirung. Es ist das Prinzip der Gewinnbetheiligung im Anschlusse an den Französischen Vorgang zur Anwendung gebracht, und ebenso ist auch das Prinzip der Tarifbestimmung durch den Staat schon in das Uebereinkommen, wie es die Regierung vorgelegt hat, aufgenommen. Es ist vielleicht gestattet, zu sagen, dass die Konstruktion der Betriebsform der Nordbahn, wie sie sich in dem vorliegenden Uebereinkommen darstellt, der Versuch ist, eine delegirte Unternehmung zu schaffen, eine Privatunternehmung, welche in möglichst weitgehendem Umfange gemeinwirthschaftlich verwaltet wird, eine Privatunternehmung, deren Prosperität direkt mit dem Staate in Verbindung gebracht ist. Es sei mir erlaubt, darauf hinzuweisen, dass die Entwickelung des Eisenbahnproblems vielfältig mit der Ausführung des Staatsbahnsystems nicht abgeschlossen erscheint. Denn dasselbe erfüllt nicht alle Forderungen, die namentlich vom finanziellen Standpunkte an dasselbe gestellt werden können.

Wenn wir das vorliegende Uebereinkommen nach jenem Massstabe prüfen, den die gegenwärtige Theorie der kollektivistischen Schule an derartige Transaktionen anlegt, so wird — ich darf das behaupten — das Uebereinkommen die Probe bestehen. Es ist interessant, hervorzuheben, dass die eifrigsten Verfechter des absoluten Staatsbahnsystems keineswegs so weit gehen, die Verstaatlichung sämmtlicher Bahnen sofort und ohne weiteres zu empfehlen. Es wird vielmehr in den Grundsätzen dieser Schule gesagt: „Der Uebergang der vorhandenen Privatbahnen in das Staatseigenthum ist im Prinzipe zu erstreben. Ob und inwieweit dies alsbald verwirklicht werden kann, hängt von konkreten Verhältnissen, namentlich der Finanzlage, ab." Jedenfalls ist aber folgendes zu verlangen: Ein Punkt dieser Forderungen lautet (liest): „Es hat sich der Staat, wenn es sich um Konzessionirung neuer Staatsbahnen handelt, möglichst weitgehende und unzweideutige Rechte hinsichtlich des Heimfalles und des Ankaufes der Bahn vor der Heimfallsfrist vorzuhalten und weiter für die regelmässige und nicht zu langsame Amortisation des Kapitals Sorge zu tragen." Das Uebereinkommen entspricht auch dieser Theorie, denn in sorgsamster Weise ist durch §§ 4 und 5 desselben sowohl das Heimfallsrecht als auch das Einlösungsrecht vorbehalten. Es wird also nicht zu behaupten sein, dass die Forderung der kollektivistischen Schule bezüglich dieser beiden wichtigen Rechte nicht bei dem Vorgehen der Regierung sorgfältig im Auge behalten wurde.

Um so schwieriger, verwickelter würde das Problem sich dann gestaltet haben, wenn die Regierung, anstatt sich der Schaffung eines neuen gemeinwirthschaftlich verwalteten Staatsbahnorganismus zuzuwenden, den Weg der Erwerbung durch den Staat sofort betreten haben würde. In dieser Beziehung darf ich anknüpfen an eine Bemerkung des Herrn Handelsministers, der speziell hervorgehoben hat, dass es ausserordentlich schwierig gewesen wäre, den Preis für den Ankauf der Nordbahn derzeit zu bestimmen. Es sei mir gestattet, dies näher auszuführen. So ziemlich alle jene Anhaltspunkte, die es ermöglichen, bei der Erwerbung einer Privatbahn ein beiden Theilen konvenirendes Uebereinkommen zu treffen, lassen uns im Falle der Nordbahn vollständig im Stiche. Es fehlt hier ein gemeinsamer Massstab, der bei allen in Oesterreich vom Staate freiwillig erworbenen Bahnen den Werthmesser gebildet hat, es fehlt die Staatsgarantie. Es fehlt aber weiter ein Urtheil über die Höhe des kommerziellen Werthes, wie sie in Zukunft gestellt wird. Denn darüber ist alle Welt einig, der kommerzielle Werth der Nordbahn wird sich infolge der neuen Gestaltung ihrer Verhältnisse unter allen Umständen modifiziren. Er wird sich darum ändern müssen, weil ja, den Ankauf der öffentlichen Bahnen durch den Staat vorausgesetzt, jene innige Beziehung hinwegfällt, in der das öffentliche Eisenbahnunternehmen bisher zu den Montanunternehmungen der Gesellschaft gestanden ist. Es wird jener Fall eintreten, wo, wenn man ein organisches Ganzes in seine Theile zerlegt, die Summe der Theile nicht äquivalent ist mit dem Ganzen, das früher bestanden hat. Denkt man sich den Montanbesitz der Gesellschaft von der Eisenbahn dem Eigenthume nach getrennt, so beginnt sofort ein Interessengegensatz zwischen diesen Bestandtheilen lebendig zu werden. Die Montanwerke suchen andere Absatzwege, sie werden sich an konkurrirende Eisenbahnen wenden, um ihre Produkte zu verfrachten, die enge Beziehung der Nordbahn zu den übrigen Gewerken der Kohlenbezirke fällt hinweg, und es ist in der That zu befürchten, dass der volkswirthschaftliche Nutzeffekt, die finanzielle Leistungsfähigkeit des Unternehmens, wenn die öffentlichen Bahnen in die Hand des Staates kommen, die Kohlenwerke aber in den Händen der Privatindustrie bleiben, ein wesentlich geringerer sein wird, als beim Bestande der bisherigen Vereinigung beider Industriebetriebe in einer Hand. Es ist nun für die öffentlichen Interessen durchaus nicht gleichgültig, den volkswirthschaftlichen Nutzeffekt eines Unternehmens zu mindern. Grosse öffentliche Leistungen werden diesen Unternehmungen auferlegt, finanzielle Steuerleistungen, im gegebenen Falle auch militärische. Die Höhe der Leistungen hängt eben davon ab, dass die Voraussetzungen für den Vollzug der Leistungen gegeben werden. Ich habe mir erlaubt zu erwähnen, dass der kommerzielle Werth der Nordbahn heute ein schwankender ist. Es ist ja ausser Zweifel, dass der Wegfall der bisherigen Privilegialstellung eine Aenderung desselben herbeiführen wird. Jedenfalls scheint es vom Standpunkte des Staates sehr bedenklich, in dem Augenblicke zu kaufen, wo das Objekt einer wesentlichen Aenderung seines Werthes entgegengeht.

Man hat allerdings geglaubt, von den Voraussetzungen einer durch Uebereinkommen zu erzielenden Bewerthung abgehen zu können und dieselbe zu ersetzen durch die Geltendmachung des Staatswillens auch wider den Willen der Gesellschaft durch Expropriation. In dieser Hinsicht aber darf wohl Eines nicht übersehen werden. Die Expropriation ist der allerintensivste Eingriff in bestehende Privatrechte. Nicht ohne zwingenden Grund, nicht ohne Staatsnothwendigkeit darf von diesem ausserordentlichen Mittel Gebrauch gemacht werden. So sehr es nun möglich ist, dass der Fall eintritt, dass ein Privatinteresse der Geltendmachung öffentlicher Interessen sich widersetzt; so sehr man sich den Fall denken kann, dass gegen eine Eisenbahnunternehmung nach allen Versuchen einer gütlichen Verständigung kein anderer Weg übrig bleibt, als die zwangsweise Geltendmachung des öffentlichen Interesses durch die Expropriation, ebensosehr müsste andererseits die Betretung dieses Weges dann ein Odium haben, wenn der Versuch einer gütlichen Verständigung nicht vorausgegangen wäre. Und eine gütliche Verständigung auf jener Grundlage, welche die Zustimmung der Gesellschaft ermöglicht, ist das Uebereinkommen auch in der Form, wie es aus den Beschlüssen des Abgeordnetenhauses hervorgegangen ist. Auf die Existenzbedingungen der Gesellschaft wird sorgfältig Bedacht genommen, und insolange es nicht sicher ist, dass die Gesellschaft einen Vergleich unter diesen Bedingungen ablehnt, wäre der Weg der Expropriation ein solcher, dem ein Odium jedenfalls anhaften wird.

Ich darf hervorheben, dass es nicht blos Rücksichten der Opportunität sind, die es empfehlen, dass man den Versuch einer gütlichen Verständigung in der Form mache, wie sie jetzt dem Hause vorliegt. Es sind auch andere Rücksichten, die dagegen sprechen, ohne solchen Versuch, mit Zwang gegen die Gesellschaft vorzugehen, und es sind vornehmlich Rücksichten des Eisenbahnkredits, welche dagegen sprechen, jener Theorie Raum zu geben, die vielfach an anderer Stelle ausgeführt worden ist, jener Theorie, die sich ungeachtet des überzeugenden Ausspruches des obersten Richters in Oesterreich der schmeichelnden Hoffnung hingiebt, es würde die Nöthigung eventuell durch ein Spezialgesetz unter für den Staat vortheilhaften Bedingungen durchzuführen sein. Man hat davon gesprochen, dass die Schätzung dieser Eisenbahn keine hohe Ziffer erreichen könne, denn es fehle das Betriebsrecht, da dasselbe im Augenblicke der Expropriation erlösche. Ich will nicht auf die juristische Seite dieser Frage eingehen. Aber es liegt mir ob, aufmerksam zu machen, wie innig sich die Vorstellung von der Realisirung eines Eisenbahnvermögens mit den Rücksichten des Kredits deckt, die der Staat auf diesem Gebiete zu wahren hat. Wenn man sich vorstellt, dass der Wegfall der Konzession den Effekt hätte, dass die Eisenbahneinheit zerstört wird, dass die Bestandtheile der Eisenbahn als einzelne Bruchstücke übrig bleiben und nur als solche vom Richter geschätzt werden, so übersieht man Eines, was volkswirthschaftlich das Ausschlaggebende ist.

Unsere Gesetzgebung hat eine Reihe von Gesetzen geschaffen, deren Zweck darin besteht, die in Eisenbahnen angelegten Kapitalien möglichst vor jedem Risiko zu bewahren. Diesen Erwägungen verdankt die Eisenbahneinheit des Oesterreichischen Eisenbahnbuch-Gesetzes ihre Existenz. Die Sicherheit der Prioritätsobligationen, des Hypothekarkredits der Eisenbahnen, des Pupillarvermögens, das in solchen Effekten angelegt ist, lassen nicht zu, sich der Vorstellung hinzugeben, dass das Erlöschen der Konzession den Verfall der Eisenbahneinheit zur Folge haben wird. Die Eisenbahneinheit ist wegen der Gläubiger da; sie besteht so lange fort, als Gläubigerrechte an ihr haften. Ich erlaube mir da auf die §§ 47 und 45 des Eisenbahnbuch-Gesetzes vom 19. Mai 1874 hinzuweisen, aus welchen klar hervorgeht, dass die Gesetzgebung den Fall der Erlöschung der Konzession strenge von dem Falle der Auflassung der Bahn unterscheidet, und dass die Eisenbahneinheit fortbesteht auch dann, wenn die Konzession erloschen ist. Alle diese Fragen bilden zusammen einen Komplex von Kontroversen schwierigster Art, die ausgekämpft werden müssten, wenn man sich auf den Weg der Expropriation stellt, und darin erlaube ich mir den grössten ideellen Vortheil des vorliegenden Gesetzentwurfes zu erblicken, dass durch die Geltendmachung aller dieser divergirenden Ansprüche die Durchführung der sich daraus ergebenden Prozesse vermieden wird, von welchen so viel klar ist, dass, wenn sie auch für den Staat vermöge der ausreichenden Fundamente seiner Rechtsanschauungen ohne materielle Gefahr sind, doch für den Eisenbahnkredit ausserordentlich unangenehme und peinliche Folgen haben würden.

Die Vortheile, die das Uebereinkommen bietet, sind demnach vorerst und vor allem auf dem rechtlichen Gebiete zu suchen. Der Rechtszustand des Gesammtunternehmens der Nordbahn, zuzüglich jener Linien, die von ihr mit ihren Mitteln zum grossen Vortheile öffentlicher Interessen ausgeführt werden sollen, wird einheitlich geregelt. Die Rechte des Staates, die Oberaufsicht, das Heimfallsrecht, das Einlösungsrecht, die Fürsorge für die Amortisation des Kapitals werden in unzweideutiger Weise festgesetzt, und noch ein weiteres: dem Staate wird das Tarifbestimmungsrecht bezüglich des einheitlichen Komplexes der neuen Konzession eingeräumt zu dem Zwecke, um auf diesem Bahnkomplexe die Tarife der Westlichen Staatsbahnen, so wie sie dermalen bestehen, einzuführen. Ich erlaube mir hier auf ein wichtiges volkswirthschaftliches Moment, auf die Ermässigung der Tarife für Mineralkohle hinzuweisen. Es wird hierüber im Berichte ausgeführt, dass die Ermässigung für Wien ein Viertel bis ein Fünftel der gesammten Fracht beträgt. Welche Bedeutung diese Frachtreduktion für die wirthschaftliche Entwickelung von Wien hat, sei mir mit einigen Ziffern auszuführen gestattet. Der jährliche Kohlenkonsum der Reichshauptstadt Wien wird, insoweit die Zufuhr der Kohle mittelst der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erfolgt, für das Jahr 1882 auf 668 000 Tonnen geschätzt; hiervon sind 250 000 Tonnen inländischer Provenienz aus dem Ostrau-Karwiner Gebiete; der Rest ist ausländischer Provenienz aus den Oberschlesischen Revieren. Der Transitverkehr von Kohle über Wien hinaus ist ein noch weit höherer, er erreichte schon im Jahre 1882 die Ziffer von nahezu 100 000 Tonnen pro Jahr. Die Anwendung der Frachtsätze, wie sie dem Kohlentarife der Westlichen Staatsbahnen eigen sind, auf diesen Verkehr hat eine Verminderung der Frachtkosten zur Folge, die bei der Annahme, dass die Hälfte der ausländischen Kohle über Ostrau, die andere über Oswiecim einbricht, auf mehr als 800 000 fl. beziffert wird; zuzüglich der transitirenden Kohle erreicht die Ziffer der Frachtersparniss den Betrag von 1 218 000 fl. Dieses eine Detail möge genügen, um darzulegen, wie sehr den wirthschaftlichen Interessen der Konsumenten durch die Aenderung der Nordbahntarife gedient wird, und ich möchte der Meinung Ausdruck geben, dass diese Ersparnisse ganz oder doch zum allergrössten Theile auch wirklich den Konsumenten zu gute kommen werden: denn die Gefahr ist praktisch so ziemlich als ausgeschlossen anzusehen, dass diese Frachtersparnisse dadurch paralysirt werden könnten, dass etwa einseitig und willkürlich die Grubenpreise der Kohle erhöht würden. Für die Höhe der Grubenpreise sind ja andere Faktoren massgebend, die nicht abhängen von dem Willen der Eigenthümer, so die kommerzielle Konjunktur, die Konkurrenz anderer, namentlich ausländischer Gebiete, und eine Reihe von

Momenten, welche die Festsetzung dieser Ziffer der Willkür der Gewerken so ziemlich entziehen.

Es sind aber auch noch andere Vortheile, die das Uebereinkommen den öffentlichen Interessen bietet. Es ist speziell die Leistung der Nordbahn hervorzuheben, die sich auf den Neubau von Linien verschiedener Art bezieht, Linien, die zum Theil ein grosses Interesse für den Durchgangsverkehr haben, zum Theil dem lokalen Bedürfnisse zu dienen bestimmt sind, eine Gesammtleistung, welche zu veranschlagen ist auf den Bau oder die bauliche Umgestaltung von 350 km Eisenbahnen mit einem Kostenaufwande von rund 30 Millionen Gulden. Ich will hier nicht weiter eingehen auf die finanziellen Vortheile, die direkt durch das Uebereinkommen dem Staatsschatze zufliessen; es ist das nicht zu unterschätzen und bildet zusammen einen ganz namhaften Betrag, durch Zahlungen von mehr als 12 Millionen, die im einzelnen aufgeführt und näher bezeichnet sind in dem Berichte, welcher dem Herrenhause vorliegt. Fasst man den Gesammteffekt des Uebereinkommens zusammen, so wird nicht zu verkennen sein, dass das Uebereinkommen den Forderungen der Theorie weitgehend Rechnung trägt, aber auch praktische Vortheile in grossem Umfange für den Staat realisirt, und deshalb ist die Regierung überzeugt, dass die durch das Uebereinkommen beantragte Lösung der Nordbahnfrage die unter den gegebenen Verhältnissen richtige, die für das öffentliche Interesse vortheilhafteste ist. Ich würde mich sehr glücklich schätzen, wenn meine Ausführungen dazu gedient haben sollten, diese Ansicht dem Herrenhause begründet erscheinen zu lassen. (Bravo!)

Berichterstatter Freiherr v. Bezecny: Die Eisenbahnkommission hat mit aller Gewissenhaftigkeit den auf der Tagesordnung stehenden Gegenstand geprüft und danach ihre Anträge gestellt. Sie hat sich dabei ihre Pflicht vor Augen gehalten, alle Seiten des Gegenstandes zu beleuchten, alle Einwendungen, welche vorgebracht worden sind, zu würdigen und durch Besprechung im Berichte ihrer Achtung vor jeder Ueberzeugung Ausdruck zu geben. Sie ist dabei nur den Traditionen des Herrenhauses treu geblieben, wonach selbst in jenen Zeiten, da die gewaltigsten Kämpfe innerhalb der Räume desselben ausgefochten wurden, die Besonnenheit, das Masshalten und die sorgfältige Abwägung aller in Frage stehenden Interessen die Cynosur für das Herrenhaus gebildet haben. Wenn auch in der letzten Zeit infolge der politischen Streitigkeiten die Arbeitsfreudigkeit nicht eben sehr gesteigert wurde und mitunter an Stelle der Differenz in den Anschauungen die Dissonanz getreten ist, so ist es doch ein altes musikalisches Gesetz, dass auch Dissonanzen mitunter ihre Lösung finden, wenn sie sich auch durch eine Reihe betrogener Tonfolgen durcharbeiten müssen. Politische Gegensätze werden nicht aufgehoben und können nicht aufgehoben werden. Allein es gibt neutrale Punkte, auf den selbst Gegensätze zusammentreffen können, und so erlauben Sie mir denn, der ich nicht daran gedacht hätte, dass mir die Ehre beschieden sein wird, bei dem letzten auf der Tagesordnung in der ablaufenden Reichsrathssession stehenden und nicht am mindest wichtigen Gegenstande als Referent zu fungiren, den Wunsch auszusprechen, dass derselbe in einen harmonischen Akkord ausklingen möge. (Bravo! Bravo!) Ich will damit nichts anderes sagen, als dass das Herrenhaus neuerdings an den Tag legen möge, dass es Gebiete giebt, wo die politische Parteistellung nicht ausschlaggebend, die Provenienz des Antrages nicht massgebend ist, und wo ganz allein der sachliche Standpunkt für die Beurtheilung und Abstimmung das massgebende Moment bildet. Ich empfehle daher das Eingehen in die Spezialdebatte.

Hierauf wird ohne weitere Debatte das Gesetz in zweiter und dritter Lesung mit allen gegen zwei Stimmen (Landgraf Fürstenberg und Baron Königswarter) unverändert angenommen.

Die Russische Bahn durch das südliche Centralasien.

Ueber die Eisenbahn, welche das Europäische Russland mit Centralasien verbinden soll, und von welcher eine Strecke in Transkaspien bereits ausgeführt ist, schreibt der „Pester Lloyd“:

Die Stadt Krasnowodsk am rechten Ufer des Kaspischen Meeres ist von den Russen dazu ausersehen, der Anfangs- resp. Endpunkt einer wichtigen Eisenbahnverbindung mit Indien zu werden, wenngleich die Ausführung der gehegten Pläne auch kaum so nahe bevorstehen dürfte, wie man sich in optimistisch angehauchten Kreisen Russlands einredet. Krasnowodsk, das der bekannten Oelstadt Baku so ziemlich genau gegenüber liegt, gehört eigentlich zu Turkestan, trotzdem es nach der Russischen offiziellen Nomenklatur zu den Transkaspischen Provinzen gerechnet wird. Der genannte Platz hat im Jahre 1770 noch nicht existirt, sondern ist seitdem erst erbaut worden und erhielt seinen Namen von dem Turkmenischen Kizil-Su, was „rothes Wasser“ bedeutet, obschon das Wasser des Kaspischen Sees überhaupt nicht und bei Krasnowods nun einmal gar nicht roth ist. Alle übrigen Häfen, welche die Russen am östlichen Ufer des Kaspischen Meeres angelegt haben, sind ohne Bedeutung geblieben, weil sie zu flach waren, nur der Hafen von Krasnowodsk besitzt Tiefe genug, um auch grössere Schiffe aufnehmen zu können, und dem Platze würde eine bedeutende Zukunft zu prophezeien sein, wenn es ihm nicht fast gänzlich an Süsswasser fehlte.

Krasnowodsk soll nun den Plänen der Russen nach Hauptstation einer Eisenbahn werden, die Westeuropa mit Asien, zumal aber mit Indien zu verbinden bestimmt ist. Der Verkehr soll von Europa her über Köln und Wien nach Odessa, von dort per Dampfer nach Batum und dann von dort mit der bereits bestehenden Bahn via Tiflis nach Baku geführt werden. In Baku werden Passagiere und Güter auf einem Dampfer verladen, der sie nach Krasnowodsk bringt, von wo sie wieder per Bahn nach Askabad, Sarakhs, Herat und Kandahar weiter befördert werden. Die ganze Tour von Paris oder London bis Kandahar soll in etwa elf Tagen zurückgelegt werden, doch hängt dabei viel von der Fahrgeschwindigkeit der zwischengelegten Dampfer ab. Der Bau der Transkaspischen Bahn ward bereits zur Zeit des Feldzuges gegen Geok Tepe begonnen, und es laufen jetzt schon Züge zwischen Michailowsk und Kizil Arvat auf einer Strecke von dreissig geographischen Meilen; von Kizil Arvat soll die Bahn bis Askabad (etwa sechsundzwanzig Meilen) weitergeführt und bis dorthin in etwa zwei Jahren vollendet werden. Das Terrain ist ein durchaus ebenes, so dass irgend nennenswerthe Schwierigkeiten nicht zu befürchten sein werden. — Von Askabad geht die Bahn weiter bis Merw und Sarakhs und es soll der Bau bis zu letzterem Orte in ferneren zwei Jahren vollendet sein. Sarakhs liegt etwa 40 Meilen von Herat entfernt. Sobald die Bahn bis Merw und Sarakhs fertiggestellt ist, soll mit dem Bau am anderen Ende und zwar von Michailowsk bis Krasnowodsk (eine Distanz von etwa 18 Meilen) begonnen werden, so dass die ganze Transkaspische Bahn nach ihrer Vollendung etwa 110 Meilen lang sein wird. Zwischen Sarakhs und Herat liegen, wie erwähnt, etwa 40 Meilen, zwischen Herat und Quettah etwa 80 Meilen Entfernung. Bis Quettah aber wird das ostindische Eisenbahnsystem demnächst voll in Betrieb genommen werden können, so dass „nur“ noch der Bau einer Bahn zur Verbindung des Transkaspischen mit dem Ostindischen System nöthig sein wird, um das Abendland mit dem Morgenlande auch auf dem Landwege in Verbindung zu bringen.

Aus der Schweiz.

Schweizerische Nordostbahn.

Zwischen der Geschäftsführung der 1874 erbauten Eisenbahn Sulgen-Bischofszell-Gossau, deren Betrieb die Nordostbahn bisher geführt hatte, und dieser letzteren ist ein Abkommen getroffen worden, wonach die genannte Bahnstrecke von der Nordostbahn für $1\frac{1}{2}$ Millionen Francs angekauft wird.

Gotthardbahnbauten.

Die Vorlagen für den Bau der Zufahrtslinien Luzern-Immensee und Zug-Arth-Goldau nebst Anlage der Knotenstation Arth-Goldau der Gotthardbahn sollen dem Verwaltungsrath in seiner Mitte Mai stattfindenden Sitzung unterbreitet werden. Wie der „Bund“ meint, dürfte dieser späte Termin die Beschlussfassung durch den Verwaltungsrath nicht hindern, dass die Angelegenheit noch in der diesjährigen Generalversammlung der Aktionäre erledigt werden wird, woraufhin dann event. sofort mit den Bauten begonnen werden könnte. — Nach demselben Blatt soll die Subventionirung und damit auch die Finanzirung der kleinen Bahnstrecke Biberach-Goldau, welche die östlichen Theile der Schweiz mit der Gotthardbahn verbinden würde, anscheinend in nächster Zeit zu erwarten sein.

Chur-Chiavenna.

Der „Fr. Rhätier“ weiss von einem neuen Projekt für die Eisenbahn Chur-Chiavenna zu erzählen, welches vom Ingenieur Vanossi ausgearbeitet ist. Nach dem neuen Plan würde die Bahn eine Länge von 100,4 km erhalten und etwa 16 km kürzer sein, als nach allen früheren Projekten. Die Kosten werden auf 86 Millionen Francs veranschlagt. Die Ausführung liegt wohl aber noch in ziemlich weitem Felde.

Elektrische Beleuchtung des Bahnhofes Schaerbeek (Belgien).

Die Belgische Regierung hat beschlossen, für die elektrische Beleuchtung des Bahnhofes Schaerbeek, einem der wichtigsten Punkte des Staatsbahnnetzes, eine Submission auszuschreiben.

Vier Gesellschaften haben Gebote abgegeben und zwar:

1. die Telephon-Gesellschaft in Zürich;
2. die Belgisch-Holländische Elektricitäts-Gesellschaft in Brüssel;
3. die Allgemeine elektrische Gesellschaft in Brüssel;
4. die Industrielle elektrische Gesellschaft in Brüssel.

Die Offerten mussten nach Vorschrift der Verwaltung abgegeben werden.

Es wurde verlangt:
1. System der Bogenlampen und Regulatoren;
2. der Preis pro Lampen-Brennstunde;
3. die Zahl der Lampen;
4. die Gesammtausgabe pro Stunde;
5. die Höhe der Gesammtkosten.

Die Züricher Gesellschaft forderte pro Lampen-Brennstunde
für die ersten 3 500 Stunden 33,6 ₰
für die zweiten 500 „ 28,8 ₰
für die ferneren „ 25,6 ₰

Sie beabsichtigte 30 Lampen von je 90 Carcel Lichtstärke anzuwenden, mithin zum Preise von 10,08 *M.* und einem Anlagekapital von 88 000 *M.*

Die Belgisch-Holländische Gesellschaft hatte zwei Projekte vorgelegt und zwar
im ersten Falle 13 Lampen à 100 Carcel
„ „ „ 12 „ à 100 „
und forderte für beide Fälle pro Lampen-Brennstunde
für die ersten 3 500 Stunden je 48 ₰
„ „ folgenden 500 „ „ 40 „
„ „ ferneren „ „ 32 „
im ersten Fall also pro Stunde 6,24 *M.* und Gesammtkosten 48 000 *M.*, im zweiten pro Stunde 5,76 *M.* und 47 120 *M.*

Die Allgemeine elektrische Gesellschaft forderte bei 8 Lampen zu 110 Carcel pro Lampen-Brennstunde
für die ersten 3 500 Stunden 54,4 ₰
„ „ folgenden 500 „ 40,0 „
„ „ ferneren „ 36,0 „
mithin im ganzen 4,352 *M.* pro Stunde und 48 000 *M.* Gesammt-Anlagekosten.

Schliesslich die Industrielle elektrische Gesellschaft beabsichtigte 13 Bogenlampen (System Piette & Kritzig) von je 56 Carcels anzuwenden und forderte pro Lampen-Brennstunde
für die ersten 3 500 Stunden je 38,8 ₰
„ „ folgenden 500 „ „ 38,0 „
„ „ ferneren „ „ 36,8 „
mithin pro Lampen-Brennstunde im ganzen 5,04 *M.* und ein Anlagekapital von 22 992 *M.*

Als Schlussresultat ergibt sich:

I. Gesellschaft	II. Zahl der Carcels	III. Kosten pro Stunde *M.*	IV. Gesammt-Anlagekosten *M.*	V.	VI.
Industrielle, Proj. 1.	728	5,04	22 992	692	878
Belgisch-Holländ.	1 200	5,76	47 120	480	712
desgl. Proj. 2	1 300	6,24	48 000	480	697
Allgemeine	880	4,352	48 000	495	816
Züricher	2 700	10,08	88 000	373	564

Die Allgemeine elektrische Gesellschaft hat den Zuschlag erhalten und die Arbeiten sind energisch in der Ausführung begriffen. Maschine und Lampen werden nach System Gulcher gebaut.

(In Spalte V. sind die Kosten pro 1 000 Carcel pro Brennstunde in Pfennigen eingetragen, ohne Rücksicht auf das Anlagekapital.

In der Spalte VI. desgleichen unter Berücksichtigung von 15 pCt. für Verzinsung, Unterhaltung und Amortisation des Anlagekapitals bei Annahme von täglich 7 Stunden Brennzeit und 365 Brenntagen. Es stellt sich hiernach die Züricher Offerte als die bei weitem günstigste, besonders da sie gleichzeitig die grösste Anzahl Lampen in Aussicht nimmt und damit den Uebelstand des zu grossen Wechsels zwischen Minimum und Maximum der Beleuchtung am meisten vermeidet.) R. B.

Die Eisenbahnen in Mexiko.

(Fortsetzung aus No. 32.)

1. Die Mexikanische Centralbahn.

Die wichtigste aller Mexikanischen Bahnen ist die Mexikanische Centralbahn. Die Gesellschaftsstatuten wurden am 21. Februar 1880 in Boston unterzeichnet und die Gesellschaftsurkunde am 25. Februar unter dem allgemeinen Eisenbahngesetz von Massachusetts publizirt. Vor Gründung dieser Gesellschaft waren schon Vorarbeiten für Herstellung einer Bahn von der Stadt Maxiko nach Queretaro gemacht.

Am 1. Juni 1880 wurde im Mexikanischen Kongress ein Gesetz angenommen, wodurch der Präsident ermächtigt wurde, Konzessionen zu Eisenbahnen zu ertheilen und eine der ersten wurde der Mexikanischen Centralbahn ertheilt.

Das Aktienkapital wurde auf 21,6 Millionen Mark festgesetzt und Thomas Nickerson in Boston zum Präsidenten gewählt.

Durch die Konzession war der Gesellschaft gestattet, eine Eisenbahn zwischen der Stadt Mexiko und El Paso del Norte und die Verbindungslinie zwischen den Vereinigten Staaten und Mexiko in einer Länge von 1 969 km über Stadt Mexiko, Tula, San Juan del Rio, Queretaro, Celayo, Apaseo, Salamanca, Irapuato, Silao, Leon, Lagos Aguascalientes, Zacatecas, Sombrerete, Durango, Hidalgo, Chihuahua und El Paso del Norte der Station der Atchison, Topeka und Santa Fè Eisenbahn zu bauen. Die Vorarbeiten wurden Ende Juni 1880 von dem inzwischen verstorbenen Oberingenieur Howard Schuyler von der Stadt Mexiko aus begonnen und obgleich viele kleine Brücken und Durchlässe in der ersten Thalstrecke bei der Stadt in Folge des ausgedehnten Bewässerungssystems herzustellen waren und obgleich die Arbeiten durch die regnerische Witterung sehr aufgehalten wurden, konnte schon am 15. September 1880 mit dem Vorstrecken des Oberbaues begonnen werden. 1881 wurde der Oberbau durch den Pass von Nochistongo gelegt und am 15. September 1881 wurde die Linie für den Betrieb auf 93 km bis San Antonio de Tula eröffnet.

Von jetzt an ging der Bau noch schneller voran und am 15. Dezember 1881 wurde der Betrieb bis San Juan del Rio, 190 km, am 15 Februar 1882 bis Queretaro, 246 km, am 15. April bis Celaya, 291 km, am 1. Mai bis Irapuato, 352 km und am 2. August 1882 bis Lagos, 475 km, eröffnet.

Im nächsten Jahre, 1883, wurde die Zweigbahn nach Guanajuato fertig gestellt und die Linie weit über Encarnation hinaus; da aber hier nur eine provisorische Holzbrücke für den Bau hergestellt war, wurde der Betrieb bis Aguascalientes, 586 km, erst im Jahre 1884 eröffnet. Der Oberbau wurde von Süden nach Norden bis nach Fresnillo, 763 km, vorgestreckt und hier das Zusammentreffen mit der von Norden her entgegengebauten Strecke abgewartet. Der Fortschritt der nördlichen Strecke hatte ziemlich gleichen Schritt mit der südlichen gehalten, so dass im September 1882 die Bahn von El Paso del Norte bis Chihuahua, 357 km lang, fertig war.

In 26 Arbeitstagen im Februar 1884 wurden 117 km Oberbau verlegt und während der letzten 3 Tage täglich 5 600 m. Während der letzten 12 Monate sind 845 km Bahn fertig gestellt worden, so dass an Leistung die Fertigstellung der Mexikanischen Centralbahn gegen das Ende des Baues alles bisher dagewesene übertrifft. Der letzte Schienennagel der Hauptlinie wurde am 8. März 1884 10 km östlich von Fresnillo eingeschlagen. Der höchste Punkt der Linie liegt bei El Paso 2 440,0 m über dem Meer, d. h. um mehr als ein Drittel höher als der Rigi.

Ausser der Hauptlinie baut die „Mexikanische Centralbahn-Gesellschaft“ eine Zweigbahn von Aguascalientes nach Tampico, 515 km, über San Luis Potosi, und eine weitere Zweigbahn über Guadalajara und Tepic zur Verbindung des Stillen Oceans in San Blas mit der Hauptlinie. Auf der ersteren ist der Oberbau bereits bis Villa de Valles, 81 km, gelegt und man sieht binnen kurzem der Eröffnung bis El Salto, 163 km, entgegen. Auf der anderen Zweigbahn sind von San Blas aus 100 km fertig vermessen, 34 km Unterbau fertig gestellt und 27 km Oberbau verlegt.

Organisation der Bauverwaltung. Die Vermessungs- und Projektirungsarbeiten waren wegen der grossen Länge verschiedenen Oberingenieuren anvertraut, von denen jeder eine Abtheilung bearbeitete.

Die südliche Mexikanische Strecke war in zwei Abtheilungen getheilt, die nördliche von El Paso bildete eine und die Tampico-Linie eine und die Zweigbahn nach dem Stillen Ocean eine. Jeder Abtheilungsvorsteher berichtet an den General-Baudirektor. Um die Arbeit thunlichst zu beschleunigen, wurde eine grosse Zahl von Sektionen auf die Strecke geschickt. Diese standen unter der Leitung Nordamerikanischer Ingenieure, welche ihre Nivelleure und Topographen mitbrachten. Die übrigen Dienstleistungen, als Kettenzieher, Signalträger, Holzhauer und andere Arbeiter, wurden von eingeborenen Mexikanern verrichtet. Die leitenden Ingenieure führten den offiziellen Titel „locating engineers“. Jedem derselben wurden ungefähr 50 km Linie, in einigen Fällen sogar 100 km überwiesen und ihnen die beiden Endpunkte angegeben. Ihre Aufgabe war es dann, die beste Linie aufzusuchen und abzustecken. Auf der Strecke zwischen der Stadt Mexiko und Leon wurde wenig biwakirt, sondern das mit Pferden reichlich ausgestattete Personal übernachtete in der nächsten Hacienda, Dorf oder Stadt, welche hier fast immer zu finden waren. Auf anderen Sektionen, welche nicht so dicht bevölkert sind, wurden dem Personal Zelte geliefert und unter freiem Himmel genächtigt.

Mit Ausnahme eines Falles wurden die Vermessungsabtheilungen nie, während man das Gegentheil befürchtet hatte, angegriffen, und die Sicherheit war ebenso gross wie im Osten der Vereinigten Staaten. Uebrigens waren sämmtliche Ingenieure mit gelieferten Marinerevolvern bewaffnet.

Das Metermass ist in Mexiko gesetzlich eingeführt, ohne dass den Eisenbahnen die genaue Art der Anwendung vor-

geschrieben ist, man bediente sich hauptsächlich einer Masskette von 25 m.

Bau. Wegen der Schwierigkeit, geeignete Unternehmer zu finden, führte die Bauverwaltung die gesammten Erdarbeiten, Maurerarbeiten, Beschotterung und Oberbauverlegung in Tagelohn aus. Diese Ausführung war einem Baumeister übergeben, der von dem General-Baudirektor ernannt wurde nach folgender Verfügung:

„Von heute ab werden alle Arbeitskräfte, die bei den Erd- und Maurerarbeiten der N. N. Bauabtheilung beschäftigt sind, dem Baumeister M. M. unterstellt, der direkt an den General-Baudirektor zu berichten hat. Das Verhältniss zu dem Oberingenieur ist dasselbe wie sonst zwischen dem Unternehmer und dem bauleitenden Beamten.

Die Ingenieure werden dem Baumeister rechtzeitig Pläne und Profile liefern, sowie die Absteckung der Achse und der Böschungen und die geeignete Ausführung überwachen. Sie haben monatlich die ausgeführte Arbeit für jeden Kilometer anzugeben, nach den Materialien getrennt, gerade als wenn ein Unternehmer die Arbeit ausführte, und haben dem General-Baudirektor am Ende des Monats das Arbeitsergebniss mit Fortschritts-Längenprofilen vorzulegen. In diesen Schätzungen muss die Durchschnittstransportweite angegeben sein, so dass der Werth der geleisteten Arbeit geschätzt werden kann. Der ausführende Baumeister hat dem General-Baudirektor allmonatlich eine Uebersicht über das für jeden Kilometer verausgabte Geld und die Anzahl der beschäftigten Arbeiter vorzulegen, wobei die allgemeinen Unkosten angemessen zu vertheilen sind“.

Die eigentliche Bauausführung war sogenannten „resident engineers“ unterstellt, und jeder hatte 30 bis 50 km auszuführen. Diese waren wieder in Sektionen von 5 zu 10 km Länge getheilt, denen je ein „division engineer“ vorstand und auch diese waren wieder in Unterabtheilungen von circa 2 km getheilt. (Also sehr ähnlich der Ausführung in Deutschland.)

Es muss noch darauf hingewiesen werden, dass vor Beginn der Ausführung gewisse Strecken erst von der Mexikanischen Regierung genehmigt werden mussten und ferner, dass der ausführende Baumeister nichts thun durfte, bevor ihm nicht von jeder Sektion Situationsplan und Profile übergeben waren. Die ersteren zeigten alle Details der Linie und die Profile über das sonst in Amerika übliche hinausgehend genau aus den Querprofilen berechnete Massen in jeder Station.

Die Planumsbreite in Erdeinschnitten beträgt 6 m und auf Dämmen 5 m. In Felseinschnitten ist die Breite auf 5½ m vermindert und der Einschnitt 0,20 unter Planum ausgebrochen und mit Steinschlag ausgefüllt. Die Einschnittsböschungen wurden in keinem Falle steiler als $^1/_5$ gemacht. An Bodenkategorien wurden unterschieden: Erde, lockerer Fels, fester Fels und „Tepetate“. Letzteres ist die Mexikanische Bezeichnung für eine Art grobes Konglomerat, welches unter der oberen fruchtbaren Erdschicht des grössten Theils des mittleren Hochplateaus von Mexiko liegt. Es scheint, dass der unter der Oberfläche liegende Kies durch Infiltration von Kalk in Stein verwandelt ist. Die Härte variirt zwischen der des leicht zerfallenden Kieses bis zu der eines guten Kalksteines.

Für den Betrieb ist die Mexikanische Centralbahn in vier Abschnitte zerlegt:

Lfd. No.	Betriebsstrecke	Länge km	Grösste Steigung	Stärkste Kurve	
1	Mexiko-Silao	383	1 : 66	9°	160 m
2	Silao-Calera	352	1 : 66	10° 30′	137 „
3	Calera-Santa Rosalia	711	1 : 100	6°	240 „
4	Santa Rosalia-Paso del Norte	523	1 : 143	6°	240 „

Die stärkste Steigung von 1 : 66 kommt nur wenig und zwar auf der ersten Betriebsstrecke auf 137 km, auf der zweiten auf 121 km vor, im ganzen 12 pCt. der ganzen Linie. Auf der dritten Betriebsstrecke kommt 1 : 100 auf 60 km oder 8 pCt. der Länge derselben vor. Im übrigen beträgt hier die Steigung 1 : 200 auf 271 km und 1 : 300 auf 220 km. Die stärkste Kurve von 137 m liegt auf der zweiten Betriebsstrecke in der Nähe der Bergwerkstadt Zacatecas, wo die Linie eine Bergkette überschreitet.

Eine erwähnenswerthe Thatsache ist, dass auf der ganzen Strecke von 1 969 km weder ein Tunnel noch eine Brücke von mehr als 45 m Spannweite vorkommt. Das grösste Bauwerk ist die Gerüstbrücke bei Encarnation, 45 m hoch.

2. Die Mexikanische Nationalbahn.

Die Konzession ist am 13. September 1880 ertheilt und ermächtigt die Gesellschaft, folgende Eisenbahn- und Telegraphenlinien herzustellen:

1. Von der Stadt Mexiko nach dem Stillen Ocean zum Hafen von Manzanillo und zwischen diesem und Navidad über Toluca, Maravatio, Acambaro, Morelia, Zamora, Lapiedad in einer für die Gesellschaftsinteressen und die Mexikanische Nation thunlichst günstigen Linie.

2. Von der Stadt Mexiko nach der Nordgrenze. Diese Linie zweigt von der ersteren zwischen Maravatio und Morelia ab, geht über die Städte San Luis, Potosi, Saltillo und Monteray und erreicht die nördliche Grenze bei Laredo oder zwischen diesem Ort und dem Eagle-Pass.

3. Der Gesellschaft sind durch Zusatzkonzessionen noch die Linien gewährt von Matamoras nach Monteray über Mier, von Zacatecas nach San Luis Potosi und nach Lagos parallel der Mexikanischen Centralbahn.

Die Konzession ist ähnlich der der Mexikanischen Centralbahn, nur ist der Staatszuschuss wegen der Schmalspur dieser Linie geringer.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2064 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausgabe einer neuen, die auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalladeprofile in Buntdruck darstellenden Karte nebst zugehörigem Verzeichnisse (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2162 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Einschleppung von Viehseuchen (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2179 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Abrechnungsverfahren auf den Gemeinschafts- (Uebergangs-) Stationen der Preussischen Staatsbahnen (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 2200 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 2206 vom 19. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Herausgabe eines Verzeichnisses derjenigen (Gemeinschafts-) Stationen, auf denen der Dienst für alle dort einmündenden Bahnen nur von einer der betheiligten Verwaltungen besorgt wird (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 2227 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereinskarten-Reglement (abgesandt am 27. d. Mts.).

No. 2250 vom 24. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Rechenschaftsbericht der Abrechnungsstelle des Vereins für den Zeitraum vom 1. April 1884 bis 31. März 1885 (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2255 vom 23. d. Mts. an die vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Kommissionen des Vereins, betreffend Konstituirung der Kommission für das Vereins-Statut (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2262 vom 25. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Fischerei-Verbot in Frankreich (abgesandt am 25. d. Mts.).

No. 2273 vom 22. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder des Ausschusses für die Dienstunfähigkeits- etc. Statistik, sowie die Vorsitzende der Kommission für Angelegenheiten der Statistik. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 16. d. Mts. in Köln abgehaltenen Ausschussitzung (abgesandt am 26. d. Mts.).

Miszellen.

Vertheilung von Dampf in Städten.

In ähnlicher Weise wie die Bewohner einer Stadt auf gemeinsame Wasser-, Gas- und Kanalanlagen, wenn solche überall vorhanden sind, angewiesen werden, ebenso kann eine Gemeinsamkeit von Dampf-Vertheilungsanlagen unter besonderen Verhältnissen für die Bewohner einer Stadt zu Heizzwecken und als Triebkraft für Motore grosse Vortheile gewähren.

Die finanziellen Resultate derartiger Anlagen sind nach den örtlichen Verhältnissen, der Intelligenz und dem Eifer der leitenden Persönlichkeiten sehr verschieden, im ganzen aber nicht ungünstig.

Nach einem, gelegentlich der Versammlung des Amerikanischen Instituts der Minen-Ingenieure vom Mr. W. P. Schinn erstatteten Bericht wird die Dampfvertheilung zur Zeit in 10 grösseren Amerikanischen Städten bewirkt. Mit dem grössten Erfolge ist das von Mr. Birdsill-Holly erfundene System in Lockport N. Y. ausgeführt, und hat eine Verzinsung von 20 bis 25 pCt. im Laufe der letzten Jahre ergeben. Während der ersten 4 Jahre nach der Betriebseröffnung wurde mit Schaden gearbeitet, bis die Gesellschaft die Dampfmesser einführte und das Publikum die Vortheile der neuen Einrichtung einsah.

In Springfield, Mass., ist das System seit 6 Wintern, ebenfalls nur für Heizzwecke im Gange; die Gesellschaft hat 2¼ Miles Rohre und 8 Kessel mit je 75 Pferdekraft im Betriebe. Der Druck schwankt zwischen 20 und 40 Pfund. An der Dampfvertheilung partizipiren 196 Konsumenten und verzinsen das Anlagekapital mit 12 bis 15 pCt.

Die letzte derartige Ausführung ist in Newyork gemacht und wird dieselbe, da dabei weder Aufmerksamkeit noch Geld

gespart ist, einen sichern Massstab für den allgemeinen Nutzen des Systems bieten können. Nach zweijährigen Projektirungsarbeiten und Versuchen mit verschiedenen nicht wärmeleitenden Stoffen baute die Newyork Steam-Company im Sommer 1881 ihren ersten Kessel und das zugehörige Rohrnetz. Die Kesselstation ist in der Greenwich Strasse in einem 75 und 100 □ Fuss grossen Gebäude; dasselbe enthält 1 Parterre, 3 Vollgeschosse und ein Mansardengeschoss. Darin sind 31 Stück Babcock- und Wilcox-Kessel à 250 Pferdekraft eingebaut und zwar 4 im ersten, 12 im zweiten und 15 im dritten Stock.

Ganz oben befindet sich das Kohlenlager, in welches die Kohlen mit Hebemaschinen gefördert werden. Kanäle führen endlich die Kohlen direkt den Kesselfeuerungen zu.

Das Gebäude ist auf 6 Etagen oder 120 Fuss Höhe konstruirt und soll demnächst 64 Kessel von obengenannter Stärke erhalten. Die Gesammtleistung der Station wird dann täglich 16 000 Pferdekraft betragen, für welche Leistung 600 bis 750 t Anthracit-Kohle erforderlich sind.

Der Gesellschaft ist die Konzession ertheilt, Dampfrohre in jeder Strasse, Allee und auf jedem öffentlichen Platze in Newyork zu legen.

Die Leitungen bestehen aus 6 bis 16 Zoll im Durchmesser weiten Dampfrohren und $2^1/_2$ bis 8 Zoll weiten Kondensations-Wasserröhren; erstere liegen in aus Ziegelsteinen gemauerten und mit 6 bis 12 Zoll dicken Mineralwolle ausgefütterten Kanälen; die Kondensations-Wasserleitungen sind in hölzernen Kasten mit 3 Zoll dicker Wollumhüllung verlegt.

Die grösste Entfernung, auf welcher der Dampf von der Kesselstation gepresst wird und zur Verwendung gelangt, beträgt 3 359 Fuss; der Druck am Ende der Leitung differirt mit dem in der Kesselstation nur $1^1/_2$ bis 2 Pfund. Die ganze Anlage kostet bis jetzt 1 086 320 D., für welche man binnen kurzem auf eine 15 bis 20 pCt. Verzinsung rechnet.

Infolge der starken Umhüllung des ganzen Rohrsystems mit Wärmenichtleitern findet keine wesentliche Abkühlung in der Rohrleitung und somit auch keine Erwärmung der nebenliegenden Kaltwasserleitungen statt.

(Andere Quellen melden dagegen von grossen Klagen wegen Erwärmung der Kaltwasserleitungen und ihres Inhaltes durch die Dampfkanäle und haben diese Klagen auch bereits zu einschränkenden Massnahmen und namentlich zu dem Verbote Veranlassung gegeben, dass mehr wie eine Dampfleitung in ein und derselben Strasse verlegt werde. Bemerkung des Referenten.)

Windgeschwindigkeit.

Auf der Montrealer Versammlung der British Association berichtete Professor E. D. Archibald über Experimente, welche er über Windgeschwindigkeit in verschiedenen Höhen mit Hülfe von durch Drachen gehobene Briam'sche Anemometer angestellt hat. Da die Experimente mit grosser Sachkenntniss nicht nur in meteorologischer, sondern auch in technischer Hinsicht ausgeführt sind, so erscheint die Mittheilung der Resultate wohl angezeigt, zumal da Experimente dieser Art sehr schwierig auszuführen sind und Professor Archibald dieselben mit merkwürdigem Scharfsinn, grosser Vorsicht und besonderer Geschicklichkeit geleitet hat.

Den Berechnungen ist die Formel $\frac{V}{v} = \left(\frac{H}{h}\right)^{1/4}$ zum Grunde gelegt, worin V, v, H, h die Geschwindigkeiten pro Minute in den verschiedenen Höhen in Fussen bezeichnen. Der Observationsplatz lag 500 Fuss über dem Meeresspiegel. Die Resultate von 23 verschiedenen Versuchen, die zwischen Mittag und 5 Uhr Nachmittags, d. h. etwas später als der Landwind sein Maximum erreicht hat, ausgeführt wurden, sind mitgetheilt. Versuche während der Nachtzeit haben ergeben, dass die Windgeschwindigkeit dann noch grösser wie am Tage war. Die Windgeschwindigkeit wächst stets mit der Höhe, doch im abnehmenden Masse und ist nicht von der Windrichtung abhängig, wie folgende Ermittelungen zeigen:

Windrichtung	Ausgeführte Experimente	H Fuss	V Fuss	h Fuss	v Fuss	Abgeleiteter Exponent
NO.	2	450	1 586	193	1 356	$^1/_5$
NW.	5	333	1 499	121	1 155	$^1/_4$
SW.	7	346	1 958	193	1 684	$^1/_4$
SO.	7	344	1 716	162	1 369	$^1/_3$
NO.	5	562	1 840	274	1 735	$^1/_9$

Professor Archibald hält sich nach seinen Versuchen berechtigt, anzunehmen, dass für die Höhen unter 400 Fuss der Exponent in Wirklichkeit $^1/_4$ ist und dass die Windgeschwindigkeiten nur als Funktionen der Höhen zu betrachten sind.

Von der Ebene bis zu einer Höhe von 100 Fuss nimmt die Windgeschwindigkeit rapide zu; der Grad der Zunahme vermindert sich jedoch bei den nächsten 100 Fuss und fällt weiter bis zur Höhe von 400 Fuss; jenseits letzterer Höhe wird die Windgeschwindigkeit anscheinend nicht mehr durch die Terrainkonfiguration beeinflusst.

Die beobachteten Winde müssen Geschwindigkeiten von 10—25 Meilen in der Stunde gehabt haben. Die Benutzung der Drachen zu derartigen Experimenten und Versuchen, namentlich bei starken Winden, dürfte wegen der Schwingungen schwierig und sehr bedenklich sein, da dadurch die Registrirungen der Anemometer störend beeinflusst werden.

Die Kohlenfrage in England.

In der „Natur" vom 15. Januar cr. ist von Mr. Sydney Luplon ein Artikel über die Kohlenfrage erschienen, dem Nachstehendes entnommen ist:

Mit der Frage, wie lange die Kohlen in England noch vorhalten werden, haben sich viele Sachverständige und wissenschaftliche Korporationen eingehend beschäftigt, so Mr. Hull (1861), Professor Stanley-Jevon (1865) und die Royal Commission (1866), welche letztere das Resultat ihrer Ermittelungen im Jahre 1871 veröffentlicht hat. Nach diesem Berichte beträgt der Vorrath an Kohlen in den aufgeschlossenen Flötzen und Lagern 146 480 Millionen Tonnen, wenn man die Flötze von 1 Fuss Mächtigkeit und solche bis zur Teufe von 4 000 Fuss mitrechnet. Diese Annahmen gehen aber jedenfalls zu weit; 1 Fuss starke Flötze sind nur in seltenen Fällen abbauwürdig und ist eine Abbautiefe von 4 000 Fuss seither noch nirgends erreicht, da die Gewinnungskosten zu erheblich mit der tieferen Sohle wachsen.

Die grösste Tiefe hat bis zum Jahre 1881 der Ashton-Moss-Stollen bei Manchester erreicht, sie beträgt 2 688 Fuss.

Die Kohlenausbeute in der Zeit von 1854 bis 1883 ist zu 1 780 Millionen Tonnen und die des Jahres 1883 zu 163 Millionen Tonnen nach den neuesten statistischen Ermittelungen anzunehmen. Letzteres Quantum würde ausgereicht haben, um damit einen Wall von 24 000 Miles Länge und 5 Fuss 11 Zoll Höhe und gleicher Breite um die ganze Erde aufzuschütten, während die Gesammtmasse des Kohlenkonsums in den letzten 30 Jahren zur Herstellung einer Säule von 9 Fuss 4 Zoll Durchmesser von der Erde bis zum Monde (240 000 Miles) ausgereicht haben würde.

Die Ansichten darüber, wie lange die Kohlen der Englischen Lager noch vorhalten werden, schwanken wesentlich; aber ob dieser Zeitpunkt in 261 oder 106 Jahren eintritt, ist im Grunde genommen einerlei; das Faktum bleibt immer, die baldigste Erschöpfung steht vor der Thüre und resultirt daraus die Nothwendigkeit, mit dem Kohlenverbrauch möglichst sparsam vorzugehen. Allem Anscheine nach ist der Höhenpunkt der Entwickelung der Industrie bereits erreicht, sonst steht dieses binnen kurzem zu erwarten und ist dann eine Verlegung der Intelligenz und Entwickelung der Civilisation dorthin zu erwarten, wo man noch über Kohlenlager verfügen kann.

Um dieser gefährlichen Situation vorzubeugen oder dieselbe wenigstens hinauszuschieben, bezeichnet Mr. Luplon es als eine Nothwendigkeit,

„neue Quellen der Energie als Ersatz der Kohlen zu finden", dann
„den Brennprozess wesentlich zu verbessern, damit nicht so viel Kohlenstoff unverbrannt verloren geht" und endlich
„der masslosen Entwickelung der Industrie ein Halt zu gebieten".

Von diesen Forderungen kann man nur die der fortschreitenden Besserung des Brennprozesses mit grösserer Sicherheit erwarten, zumal da die seitherigen Erfahrungen schon dafür sprechen. So waren im Jahre 1788 sieben Tonnen Kohlen zur Darstellung einer Tonne Roheisen erforderlich; im Jahre 1800 bedurfte man dazu noch fünf Tonnen; nach Einführung der Warmwindapparte (1829) nur $3\frac{1}{2}$ Tonnen und endlich in Folge anderer Verbesserungen jetzt nur $2\frac{1}{2}$ Tonnen.

Zwischen der theoretischen Energie der Kohlen und dem mit denselben jetzt erreichten Heizeffekte besteht selbst bei den besten Feuerungsanlagen noch ein kolossaler Unterschied; diesen wird aber die Wissenschaft, nachdem sie ihn einmal entdeckt hat, sicher in kurzer Zeit mildern, wenn nicht beseitigen.

(Vergleicht man die vorstehenden, lediglich auf England bezüglichen Mittheilungen des Mr. Luplon mit den gleichartigen Verhältnissen bei uns in Deutschland, so bietet sich auch hier dasselbe trübe Bild wie jenseits des Kanales. Bei dieser Sachlage ist man zu der Frage wohl berechtigt, ob es nationalpolitisch zu vertreten ist, Raubbau mit unseren Kohlen zu treiben und die Bahnfrachten unter die Selbstkosten zu drücken, um lediglich fremden Kohlen Konkurrenz zu machen.

Ludwig XV. frevler Spruch „Après nous le déluge" sollte auch uns warnen. Bemerkung des Referenten.)

Austrocknen frischer Hölzer.

Als vor 20 Jahren in den Vereinigten Staaten Amerikas plötzlich der Bedarf an grösseren Quantitäten lufttrockner Hölzer auftrat, half sich eine Wagenbauanstalt damit, dass sie das frisch gefällte Holz einem Dampfdrucke von 250 Pfund aussetzte. In kurzer Zeit waren die Balken aussen ausgetrocknet, in der Mitte aber zu holzkohlenartiger Masse verwandelt. Auffallender Weise zeigten sich dabei die äusseren Flächen der Hölzer konkav, während dieselben bei sommerfälligem oder gewöhnlichem lufttrockenen Holze konvex sind.

Frisch gefälltes Eichenholz verlor durch obengenannten Trockenprozess 25 pCt. seines Gewichtes innerhalb 4 Tagen.

(„Engineering".)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Vom 1. Mai d. J. ab gelangen für Sendungen nach ausserdeutschen Stationen, welche auf den Sächsischen Grenzstationen Weipert, Reitzenhain, Bodenbach, Tetschen und Reichenberg zur Umkartirung kommen, die in dem **Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen, Kokes etc.** vom 1. Januar 1885 enthaltenen Frachtsätze mit einer Ermässigung von 6 ℳ für jede Wagenladung von mindestens 10 000 kg zur Anwendung.

Elberfeld, den 25. April 1885. (923)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Mai d. J. tritt im **Berlin-Sächsischen Verbands-Güterverkehre** für den Transport von Getreide etc zwischen Pommritz und Berlin (Görlitz. Bhf.) ein Ausnahmefrachtsatz von 1,05 ℳ pro 100 Kilogramm in Kraft. Ferner treten am 15. Juni d J. die in demselben Verbande bisher noch bestandenen Ausnahmefrachtsätze für Getreide etc. zwischen den Berliner Bahnhöfen und Ringbahnstationen (exkl. Berlin Görlitz. Bhf.) einerseits und der Station Kratzau der Sächsischen Staatsbahnen andererseits ausser Kraft. Für den Verkehr zwischen Berlin (Görlitz. Bhf.) und Kratzau, Bautzen und Reichenbach i/L. werden die seitherigen Ausnahmesätze von dem gleichen Tage ab erhöht. Die neuen Sätze sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren. Endlich werden im Stettin-Schlesisch/Märkisch - Sächsischen Verbandsverkehre — ebenfalls vom 15. Juni d. J. ab — die Ausnahmesätze für Getreide etc. zwischen Grünau und den Stationen Bautzen, Herrnhut, Kratzau, Löbau, Neucunnersdorf, Obercunnersdorf, Oberoderwitz, Reichenbach i/L., Reichenberg (S. St. B. u. S. N. V. B.) und Warnsdorf aufgehoben.

Dresden, den 25. April 1885. (924)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Die am 1. Mai d. J. zur Einführung gelangenden Nachträge

XXXV zum Gütertarifheft No. 1
XXII „ „ „ 4
XXXV „ „ „ 5

enthalten Beseitigung der Frachtsätze zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. und der ehemaligen Cottbus-Grossenhainer, Berlin-Görlitzer und Märkisch-Posener Bahn, Einbeziehung der Stationen Leipzig H. S. G. B. und Albsheim a. d. Eis in den direkten Verkehr, sowie abgeänderte bezw. neue Sätze für verschiedene andere Stationen. Näheres ist in den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Exemplare der Tarifnachträge zu haben sind.

Erfurt, den 20. April 1885. (925)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 8. Juni d. J. ab werden die im **Norddeutsch - Sächsischen** Verbande bestehenden Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bodenbach, Grossschönau, Grottau, Königstein, Kratzau, Machendorf, Oberoderwitz, Reichenberg, Schandau, Seifhennersdorf, Tetschen, Warnsdorf, Weisskirchen und Zittau der Sächsischen Staatsbahn resp. der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn zum Theil erhöht. Das Nähere ist durch unser Verkehrsbureau hierselbst zu erfahren.

Dresden, am 23. April 1885. (926)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Für den Verkehr zwischen Coblenz Rheinbahn und Stationen der Sächsischen Staatsbahnen haben bis auf Weiteres die gleichen direkten Frachtsätze Geltung erhalten, welche für Coblenz Moselbahn bestehen.

Erfurt, den 24 April 1885. (927)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Niederländisch - Norddeutschen Eisenbahnverbande** ist der Nachtrag 9 erschienen. Derselbe enthält Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften.

Exemplare des Nachtrags können von allen Verbandsstationen zum Preise von 10 ₰ bezogen werden.

Braunschweig, den 18. April 1885. (928)
Königliche Direktion
der Braunschweigischen Eisenbahn,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zum diesseitigen Lokal-Gütertarife vom 1 Oktober 1877 tritt mit dem 1. Mai d. J. der Nachtrag 34 in Kraft.

Derselbe enthält:

1. anderweite Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Hölzer des Sp.-T. II;
2. abgeänderte bezw. neue Tarifsätze;
3. Aufhebung der Ausnahmetarife No. 7a, 8 und 9;

Exemplare dieses Nachtrags können von allen diesseitigen Stationen zum Preise von 5 ₰ und gegen Vorzeigung des Haupttarifs unentgeltlich bezogen werden.

Braunschweig, den 16. April 1885. (929)
Königliche Direktion
der Braunschweigischen Eisenbahn.

Am 1. Juni cr. tritt zum **Ungarisch-Deutschen** bezw. **Ungarisch - Niederländischen Holztarif** vom 1. Dezember 1882 der Nachtrag VII mit einer anderweiten Nomenklatur der Ausnahmetarife A und B und Frachtsätzen für neu in den Verkehr einbezogene Stationen der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Kraft.

Druckexemplare des Nachtrags VII sind durch die Verbandstationen zu beziehen.

Breslau, den 22. April 1885. (930)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. tritt zum **Schlesisch - Süddeutschen Verbandtarife,** Heft No. 1 und 2, je der erste Nachtrag in Kraft. Die Nachträge enthalten

a) Bestimmungen hinsichtlich
1. des Ueberganges der Stationen der Breslau - Freiburger Eisenbahn in die Direktionsbezirke Berlin bezw. Breslau,
2. der Abänderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz,
3. der Aufhebung der im Haupttarife für Gemünden enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Sprit und Spiritus und für Getreide zum 15. Juni cr.;

b) bereits früher publizirte Aenderungen und Ergänzungen.

Soweit der Vorrath reicht, können die Nachträge von den Verbandsstationen unentgeltlich bezogen werden.

Ferner bringen wir in Ergänzung unserer Bekanntmachung vom 2. April cr. hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass ausser in den in der qu. Bekanntmachung bezeichneten Relationen auch in der Relation Elsterwerda O/L.-Bieberach in einzelnen Klassen Frachterhöhungen zum 15. Mai d. Js. in Kraft treten.

Breslau, den 23. April 1885. (931)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Vom 1. Mai d. Js. ab werden die **Artikel Dextrin, Kartoffelmehl, Stärke getrocknete** (auch getrocknete Schlammstärke) und **Stärkemehl, Stärkezucker** und **Stärkesyrup, Traubenzucker** (Glykose) und **Traubenzuckersyrup** in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Kreuz nach Stettin transito seewärts zu dem Ausnahmefrachtsatz von 0,51 ℳ pro 100 kg befördert.

Breslau, den 24. April 1885. (932)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Mai d. J. werden für die Staatsbahn-Güterverkehre **Elberfeld-Berlin** und **Elberfeld - Bromberg** einschliesslich der **Ostpreussischen Südbahn** und **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** neue Tarife und gleichzeitig zum erstgenannten Tarif ein Nachtrag I und zu den Staatsbahn-Gütertarifen Elberfeld - Magdeburg und Elberfeld - Braunschweig vom 1. April 1883 je ein Nachtrag V herausgegeben.

Durch die vorbezeichneten neuen Tarife werden die Staatsbahngütertarife Elberfeld-Berlin und Elberfeld-Bromberg einschliesslich der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 1. April 1883 und der Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld - Breslau vom 1. Mai 1882, sowie der Gütertarif für den Ost-Westdeutschen Eisenbahnverband, Theil II, Heft 2 vom 1. Mai 1883 nebst sämmtlichen dazu erschienenen Nachträgen insoweit aufgehoben, als die bezeichneten Tarife und Nachträge Bestimmungen für den Güterverkehr zwischen den in den neuen Tarifen aufgeführten Stationen enthalten.

Die neuen Tarife enthalten zum Theil die bisherigen Tarifsätze zum Theil Ermässigungen und in vereinzelten Fällen unbedeutende Erhöhungen gegen die bisherigen Tarifsätze. Die erhöhten Sätze treten erst mit dem 15 Juni d. J. in Kraft.

Nicht wieder aufgenommen sind die Ausnahmetarifsätze für Schwefelkies von der Station Schwelm Rh., diese Sätze haben ebenfalls noch bis zum 15. Juni d. J. Gültigkeit.

Die Eingangs bezeichneten Nachträge zu den Staatsbahntarifen Elberfeld-Magdeburg und Braunschweig enthalten 1. Berichtigungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger, 2. Aenderungen bezw. Ergänzungen des Güterverzeichnisses für den Ausnahmetarif 1 für Holz etc. bezw. — im Magdeburger Tarif — für den Ausnahmetarif 4 für Eisen und Stahl, auch verzinkt etc., 3. anderweite, niedrigere Entfernungen für die Station Lüdenscheid des Direktionsbezirks Elberfeld; ferner enthält der Nachtrag zum Magdeburger Tarif anderweite, niedrigere Entfernungen für die Stationen Berlin (Lehrter Bhf.), Berlin (Potsd. Bhf.) und Wannsee des Direktionsbezirks Magdeburg, sowie neue Entfernungen für die in den Verkehr einbezogenen Stationen Altendorf, Borgholz, Halden, Oberbredenscheid, Schee und Sprockhövel des Direktionsbezirks Elberfeld, sodann für verschiedene Stationen anderweite Frachtsätze des Ausnahmetarifs 3 für Eisenerz etc., sowie des Aus-

nahmetarifs 4 für Eisen und Stahl, auch verzinkt.

Exemplare der neuen Gütertarife und der bezeichneten Nachträge sind bei den Güterexpeditionen der betheiligten Eisenbahnverwaltungen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 23. April 1885. (933)

Namens der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Mai d. J. kommt zum Tarife für den **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehr** der IV. Nachtrag zur Einführung. Derselbe enthält ausser einer Abänderung der Tarifvorschriften die in unserer Bekanntmachung vom 16. März d. J. bereits angekündigten abgeänderten Frachtsätze für die Stationen Bregenz, Romanshorn, Rorschach, Lindau und Ulm, sowie abgeänderte und neue Frachtsätze in einzelnen Ausnahmetarifen. Exemplare des Nachtrags sind durch die Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 25. April 1885. (934)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Im Süddeutschen Verbands-Güterverkehr mit Oesterreich-Ungarn wird mit Gültigkeit vom 1. Mai cr. zum Theil II Tarifheft No. 2 vom 1. April cr. ein Anhang ausgegeben, welcher provisorische Frachtsätze für die Badische Station Konstanz enthält und von den betheiligten Endverwaltungen unentgeltlich bezogen werden kann.

München, den 22. April 1885. (935)

General-Direktion
der K. B. Verkehrs-Anstalten
Betriebs-Abtheilung.

Sächsisch-Thüringischer Verband. Gütertarif vom 16. März 1880. Für den Güterverkehr zwischen den Stationen Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Zittau der Königlich Sächsischen Staatsbahnen einerseits und den Stationen Coburg, Eisfeld, Hildburghausen, Immelborn, Meiningen, Neustadt b/Coburg, Oeslau, Salzungen, Schmalkalden, Sonneberg, Themar und Wernshausen der Werrabahn andererseits kommen mit dem 10. Mai d. J. anderweite ermässigte Tarifsätze zur Einführung, welche mit den im Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt etc. bestehenden bezüglichen Konkurrenzsätzen für die Stationen Elsterwerda, Görlitz, Kamenz und Zittau des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin übereinstimmen.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Erfurt, den 20. April 1885. (936)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(als geschäftsführende Verwaltung).

Hessische Ludwigsbahn. Wir bringen hiermit zur Kenntniss, dass für den Verkehr unserer Stationen Frankfurt Ostb., Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden mit den Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau neue, ermässigte Tarifsätze zur Einführung gekommen sind. Nähere Auskunft hierüber ertheilen unsere vorgenannten Stationen, sowie unser Tarifbureau.

Mainz, den 21. April 1885. (937)

In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Mit dem 1. Mai 1885 tritt der Nachtrag I zum **Bromberg-Sächsischen Verbandsgütertarif** in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Bestimmung über die Abgabe der Strecken Posen-Bromberg und Thorn-Montwy an die Königliche Eisenbahn-Direktion Bromberg,
b) Aenderungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften,
c) Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger,
d) Entfernungen und Tarifsätze für die Stationen Arnsdorf in Ostpr., Buchwalde, Guttstadt, Hogendorf, Mehlsack, Münsterberg, Parlin, Sobbowitz, Vogelsang und Wormditt des Bezirks Bromberg, Löbau in Westpr., Mortung und Zajonskowo der Marienburg-Mlawkaer Bahn und Dresden-Alt- und Neustadt, Hof, Mehltheuer, Pausa, Reuth, Schönberg, Triebes und Zeulenroda der Sächsischen Staatsbahn,
e) Aenderungen und Ergänzungen der Ausnahmetarife 1 (Getreide), 2 (Holz), 3 (Flachs) und 4 (Hanf);
f) Ausnahmetarif 5 (Petroleum),
g) Berichtigungen des Haupttarifs.

Exemplare des Nachtrages I sind bei den Billetexpeditionen der Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 22. April 1885. (938 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Vom 1. Mai cr. ab tritt für den Verkehr von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Altona, Berlin, Braunschweig, Breslau, Bromberg, Elberfeld, Erfurt, Frankfurt a/M., Köln, (links- und rechtsrh.)** sowie der **Sächsischen Staatsbahnen nach Oswiecim, Oderberg und Halbstadt transito für Güter zum Export nach Rumänien** ein neuer Tarif in Kraft. Die Frachtsätze desselben finden nur auf die von den Deutschen Verbandstationen mit direkten Frachtbriefen nach Rumänien beförderten Güter im Rückvergütungswege und unter Beachtung der im Tarife enthaltenen Kontrollvorschriften Anwendung.

Durch den neuen Tarif werden die im Gütertarif für den Verkehr von Deutschen Stationen nach Myslowitz, Oderberg und Oswiecim transito vom 1. Oktober 1884 enthaltenen Frachtsätze für Wagenladungen à 5 000 und 10 000 kg nach Oswiecim und Oderberg aufgehoben.

Soweit durch den Tarif Erhöhungen eintreten, bezw. in demselben für einige Relationen direkte Sätze nicht enthalten sind, bleiben die bezüglichen Frachtsätze des Tarifes vom 1. Oktober 1884 noch bis zum 15. Juni 1885 in Kraft.

Exemplare des Tarifes sind von den Verbandstationen zum Preise von 0,30 *M.* zu beziehen.

Breslau, den 21. April 1885. (939)

Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Mit 1. Mai 1885 tritt für die **Ausfuhr von Petroleum etc. und Mineraltheer** aus Galizien nach Oesterreich, Schlesien, Mähren und Böhmen ein **neuer Tarif** in Kraft, mit welchem die bis nun bestehenden Frachtsätze für obige Artikel in den einzelnen Tarifen für den Galizischen, den Galizisch-Oesterr.-Böhmischen, dann den Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr aufgehoben werden.

Exemplare des Tarifes sind in den Verbandstationen, sowie bei den an obigen Verkehren betheiligten Bahnverwaltungen zu beziehen.

Wien, den 25. April 1885. (940)

Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl Ludwigbahn,

Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband. Mit 1. Mai l. J. tritt der Nachtrag I zum Oesterreichisch-Ungarischen Verbandtarif Theil II Heft 4 vom 1. Februar l. J. in Kraft.

Dieser Nachtrag enthält die Einbeziehung neuer Stationen in den Tarif und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I Pestalozzigasse 8, erhältlich. (941RM)

Die im Nachtrag II zu Heft 3 des **Sächsisch - Oesterreichischen Verband-Gütertarifs** Theil II vom 1. April 1884 enthaltenen Frachtsätze finden mit 1. Mai l. J. auch im Verkehre mit Warnsdorf B. N. B. Anwendung.

Prag, im April 1885. (942)

General-Direktion
der K. K. priv. Böhmischen Nordbahn,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Oesterr.-Galiz.-Rumänischer Eisenbahnverband. Einführung des VI. Nachtrages zum Tarif vom 1. Mai 1883. Mit 1. Mai 1885 tritt der Nachtrag VI zum Tarife für den Oesterr. - Galiz. - Rumän. Eisenbahnverband, gültig vom 1. Mai 1883, in Wirksamkeit.

Der Tarifnachtrag enthält:

1. Ergänzungen des Kilometerzeigers.
2. Neue ermässigte Frachtsätze zum Ausnahmetarif No. 2 für Eisen etc. im Verkehre mit Stationen der Kaiser Ferdinands- und Mährisch-Schlesischen Nordbahn, Kaschau - Oderberger Eisenbahn, Mähr.-Schlesischen Centralbahn, Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Böhm. Westbahn, Südbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
3. Neue ermässigte Frachtsätze zum Ausnahmetarif No. 6 für landwirthschaftliche Maschinen etc. im Verkehre mit Stationen der Kaiser Ferd.- und Mähr.-Schles. Nordbahn, Kaschau - Oderberger Eisenbahn, Oesterr.-Ung. Staatseisenbahn-Gesellschaft, Oesterr. Nordwestbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Böhm. Westbahn, Südbahn und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.
4. Einen neuen Ausnahmetarif No. 7 für Güter der Stückgutklasse I in Wagenladungen von 5 und 10 t im Verkehre mit Stationen der Kaiser Ferd.- und Mähr.-Schlesischen Nordbahn, Oesterr. - Ung. Staatseisenbahn, Oesterr. Nordwestbahn, Böhm. Nordbahn, Buschtêhrader Eisenbahn, Böhm. Westbahn, und der K. K. Oesterr. Staatsbahnen.

Exemplare dieses Tarifnachtrages können, so lange der Vorrath reicht, bei den Centralstellen der betheiligten Verwaltungen, sowie bei den Betriebsleitungen der Lemberg - Czernowitz - Jassy - Eisenbahn in Lemberg und Jassy um den Preis von 15 kr. resp. 30 cts. pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 21. April 1885. (943)

Die Verbandverwaltungen.

Elbeumschlagsverkehr. Die im Centralblatte No. 36 E 40 vom 28. März resp. 9. April cr. unter Pos. 1195/15 resp. 1294/102 publizirten ermässigten Frachtsätze für Getreide aller Art, Hülsenfrüchte und Oelsaaten Russischer Provenienz von Brody (Bahnhof), Podwoloczyska (Bahnhof), Tarnopol, Sokal und Husiatyn nach Bodenbach (Oe. U. St. E. G.) und Tetschen (Oe. N. W. B.) für Deutsche Stationen haben unter den daselbst angeführten Bedingungen und Modalitäten und unter Einbeziehung in das stipulirte Minimalquantum auch Gültigkeit für gleiche Sendungen Russischer Provenienz, welche ab Brody (Bahnhof), Podwoloczyska (Bahn-

hof), Tarnopol, Sokal und Husiatyn nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz oder nach Dresden-Elbkai und ab dort per Elbe stromabwärts nach unterhalb Dresden gelegenen Deutschen Stationen weiter befördert werden.

In diesem Falle gelangen für solche Sendungen, welche nach Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz befördert werden, noch ausserdem eine Schleppbahngebühr von zehn (10) Markpfennigen pro 100 kg und für solche Sendungen, welche nach Dresden-Elbkai befördert werden, noch ausserdem ein Frachtsatz von 0,35 ℳ pro 100 kg (für die Strecke Tetschen/Bodenbach-Dresden) zur Berechnung resp. Einhebung.

Behufs Refaktieliquidirung sind ausser den im Centralblatte No. 36 und 40 unter Pos. 1195/15 resp. 1294/102 benannten Frachtdokumenten noch überdies die Schiffs-Konnossements über den Weitertransport per Elbe bis zur Bestimmungsstation in Vorlage zu bringen.

Wien, den 24. April 1885. (944)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn.

Mit 1. Mai l. J. tritt ein Tarif für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen der **K. K. Oesterr. Staatsbahnen in Vorarlberg** einerseits und **Stationen Oesterr. Bahnverwaltungen andererseits** in Kraft.

Derselbe enthält

a) Allgemeine Tarife,
b) Ausnahmetarife.

Die hierdurch ausser Wirksamkeit gesetzten Frachtsätze sind auf Seite 2 des Tarifes speziell angeführt.

Exemplare dieses Tarifes sind in den Tarifbüreaus, sowie in den Stationen der betheiligten Verwaltungen zu haben.

Wien, April 1885. (945)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen, im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 20. November v. J. bringen wir hierdurch zur Kenntniss, dass das der Stavanger'schen Dampfschiffs-Gesellschaft gehörige Dampfschiff

„Kong Olaf"

die Fahrten zwischen Fredrickshavn und Christiansand auf 3 Touren wöchentlich erweitert hat.

Die Abfahrten erfolgen:

von Frederickshavn

Dienstag, Donnerstag und Sonnabend nach der um 12 Uhr 30 Min. Mittags erfolgenden Ankunft des Zuges No. 13 der Dänischen Staatsbahn (Abgang von Altona 6.40 Abends),

von Christiansand

jeden Sonntag, Mittwoch und Freitag Abends 9 Uhr zum Anschluss an den am nächsten Tage von Frederickshavn Nachmittags 4.15 abgehenden Zug No. 30 der Dänischen Staatsbahn.

Altona, den 20. April 1885. (946)

Königliche Eisenbahndirektion.

III. Generalversammlungen.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für die auf den 6. Mai l. J. ausgeschriebene Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn ist bis zum statutenmässigen Termine (22. April d. J.) die nach § 28 der Statuten zur Beschlussfähigkeit erforderliche Anzahl von 6250 Stück Aktien nicht deponirt worden; es wird daher diese Generalversammlung im Sinne des § 29 der Statuten vertagt.

Der Verwaltungsrath beehrt sich demnach, die Herren Aktionäre neuerlich zur XXXII. (ordentlichen) Generalversammlung einzuladen, welche Freitag, den 29. Mai l. J., um 10 Uhr Vormittags, am Wiener Bahnhofe der Oesterr. Nordwestbahn (Ankunftsseite, Saal für Erwartende) stattfindet.

Statutengemäss ist diese Generalversammlung ohne Rücksicht auf die Zahl der anwesenden Aktionäre und der repräsentirten Aktien beschlussfähig, die Verhandlungen sind jedoch auf das Programm der vertagten Versammlung beschränkt.

Gegenstände der Tagesordnung sind daher:

1. Mittheilung des Geschäftsberichtes für das Jahr 1884;
2. Bericht des Revisionsausschusses über den Rechnungsabschluss des Jahres 1884;
3. Bericht und Antrag des Verwaltungsrathes betreffend die Einlösung des am 1. Juli l. J. fälligen Aktienkoupons;
4. Erneuerungswahl mehrerer Mitglieder des Verwaltungsrathes nach § 37 der Statuten;
5. Wahl des Revisionsausschusses zur Prüfung des Rechnungsabschlusses des Jahres 1885.

Gemäss § 26 und 29 der Statuten wollen jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen und welche nicht schon deponirt haben, die Aktien sammt den nicht fälligen Koupons längstens bis 15. Mai d. J., 12 Uhr Mittags, entweder bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien, Administrationsgebäude am Nordwestbahnhofe, oder bei der Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin oder bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne in Frankfurt a/M. deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Mit den Aktien zugleich sind die von dem Deponenten eigenhändig zu unterzeichnenden Konsignationen in doppelter Ausfertigung einzubringen.

Eine Konsignation wird, mit der Erlagsbestätigung versehen, zurückgestellt.

Nach § 25 der Statuten geben je 10 Aktien das Recht auf Eine Stimme; kein Aktionär kann mehr als 30 eigenberechtigte Stimmen in sich vereinigen; als Bevollmächtigter kann Niemand mehr als 20 Stimmen übernehmen.

Die Aktionäre können nur durch Personen vertreten sein, die selbst Mitglieder der Generalversammlung sind und haben in einem solchen Falle die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigesetzte Vollmacht auszufüllen und eigenhändig zu unterzeichnen.

Nach der Generalversammlung können die deponirten Aktien gegen Rückgabe der Empfangsbestätigung an dem Erlagsorte wieder behoben werden.

Konsignationsblanquette werden bei den Erlagskassen unentgeltlich verabfolgt.

Wien, am 23 April 1885. (947)

Der Verwaltungsrath.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Dortmund - Gronau - Enscheder Eisenbahngesellschaft.

Gemäss der §§ 44 und 46 des Statuts werden hierdurch die Aktionäre unserer Gesellschaft zur diesjährigen ordentlichen Generalversammlung auf Mittwoch, den 20. Mai 1885, Vormittags 9 Uhr, in unser hiesiges Geschäftslokal, Holländische Strasse No. 19, eingeladen.

Tagesordnung.

1. Vorlage der Bilanz und des Geschäftsberichts pro 1884,
2. Wahlen zum Verwaltungsrath,
3. Remuneration für die Mitglieder des Verwaltungsraths.

Behufs Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung verweisen wir auf § 41 des Statuts mit dem Bemerken, dass die Gesellschaftsdirektion in Dortmund und die Direktion der Diskontogesellschaft in Berlin Depotstellen sind. Den daselbst zur Deponirung abzugebenden Aktien ist ein in duplo aufgestelltes Nummerverzeichniss beizufügen.

Dortmund, den 22. April 1885. (948)

Die Direktion.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Lieferung und Aufstellung eines Central-Weichen- und Signal-Stellapparates auf Bahnhof Falkenberg soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen sind im unterzeichneten Büreau, Neuegasse No. 29/33, einzusehen und werden gegen bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ und 50 ₰ Porto an den Büreauvorsteher, Eisenbahnsekretär Boye, portofrei abgegeben.

Offerten sind bis zu dem am 16. Mai cr., Mittags 12 Uhr, in dem unterzeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzusenden.

Erfurt, den 18. April 1885. (949)

Maschinentechnisches Büreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung und Aufstellung der eisernen Dachkonstruktion sowie der schmiedeeisernen Fenster für die Lokomotivschuppen auf den Bahnhöfen Neudietendorf und Probstzella soll im Submissionswege vergeben werden und ist zu diesem Zweck Termin auf Mittwoch, den 6. Mai d. J., Mittags 12 Uhr, in dem untenbezeichneten Büreau anberaumt worden.

Bezügliche Offerten sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu diesem Termin portofrei an uns einzureichen.

Bedingungen und Zeichnungen liegen im unterzeichneten Büreau, Neuegasse 29/33, zur Einsicht aus und können gegen franko- und bestellgeldfreie Einsendung von

2 ℳ für die Dachkonstruktion,
1 „ „ „ Fenster, sowie je 20 ₰

Porto von dem Büreauvorsteher, Herrn Eisenbahnsekretär Boye, portofrei bezogen werden.

Erfurt, den 23. April 1885. (950)

Maschinentechnisches Büreau.

V. Vakanzen.

Suche einen für Uebernahme der Betriebsleitung einer Sekundärbahn qualifizirten, akademisch gebildeten, bereits als Oberbeamter im Eisenbahn-Betriebsdienst längere Zeit beschäftigt gewesenen **Techniker.**

Den mit Aufschrift „privat" versehenen Meldungen mit Gehaltsansprüchen bitte ich curriculum vitae beizufügen, auch bin ich bereit, persönliche Meldungen entgegen zu nehmen. (951)

Herrmann Bachstein,
Berlin, Grossbeerenstr. 89.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 34. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 2[illegible] Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 2. Mai 1885.

Zur Tarifreform in Frankreich.

Die Frage der allgemeinen Tarifreform steht bereits seit dem Jahre 1875 auf der Tagesordnung der parlamentarischen Körperschaften Frankreichs, da die öffentliche Meinung dringend eine Herabsetzung und — wenn möglich — eine Vereinfachung des bestehenden Tarifsystems verlangt.

Die Eisenbahngesellschaften standen dieser Reform im allgemeinen freundlich gegenüber und schlugen zunächst eine einheitliche Klassifikation vor, welche nach Befürwortung durch den Eisenbahnrath auch die Genehmigung des Arbeitsministers fand (19. April 1879). Die Gesellschaften legten alsdann einen auf Grund dieser Klassifikation ausgearbeiteten Entwurf eines neuen Verbandstarifes für Frachtgut zur Genehmigung vor, welcher indessen, da derselbe besonders bezüglich der mittlern Transportweiten mehr Erhöhungen als Herabsetzungen der bestehenden Frachtsätze enthielt, die Zustimmung des Ministers nicht fand. Letzterer sah sich vielmehr veranlasst, die Eisenbahngesellschaften aufzufordern, Delegirte zu einer Konferenz zu ernennen, in welcher die Vorschläge der Gesellschaften einer näheren Erörterung unterzogen werden sollten. In dem dieserhalb erlassenen Rundschreiben hob der Minister hauptsächlich folgendes hervor:

„Die Tarifreform würde nur unvollkommen sein, wollte man sich auf die Revision der allgemeinen Tarife beschränken, da diese nur bei etwa der Hälfte aller Sendungen in Betracht kommen und das Frachtaufkommen aus denselben noch nicht ein Viertel des Aufkommens aus sämmtlichen Tarifen beträgt.

Die Spezialtarife — welche sich z. Z. auf mehr als 1 000 beziffern — kommen dagegen den Bedürfnissen des Handels und der Industrie am meisten entgegen und deren Wichtigkeit erhellt aus der doppelten Thatsache, dass die Ergebnisse derselben etwa $^4/_5$ der Gesammteinnahme aus allen Frachtsendungen ausmachen, und dass es möglich gewesen ist, durch deren Einführung unter den pro Tonne und Kilometer erhobenen Durchschnittssatz von 0,06 Franken herunterzugehen."

Unter denjenigen Eisenbahngesellschaften, welche auf Grund der getroffenen Verabredungen neue Vorschläge einreichten, war die Ostbahn eine der ersten. Die vorgenommenen Tarifänderungen lassen sich nach dem in dem Februarhefte der „Revue générale des chemins de fer" publizirten Referate des Eisenbahnrathes wie folgt zusammenfassen:

I. Eilgut.

a) Allgemeine Tarife.

Der zur Erhebung gelangende Minimalsatz für Gepäcküberfracht im Gewichte von 0—40 kg ist von 0,25 auf 0,40 Frcs. erhöht worden, da nach den Ausführungen der Gesellschaft die von den Reisenden mitgeführten ausserordentlichen Mengen an Reisegepäck Anlass zu Anstauungen desselben und zu Aufenthalten geben, welche auf die regelmässige Zugförderung schädlich einwirken. Man glaubt, dass die Reisenden durch diese Massregel dazu geführt werden, die Gepäcküberfracht bildenden Stücke als „Colis de messagerie" aufzugeben.

In betreff der letzteren ist hervorzuheben, dass die bisherigen Staffeln von 0—3 kg und von 3—5 kg durch eine einzige von 0—5 kg ersetzt worden sind.

Bei Berechnung der Frachtsätze dient das Belgische System als Grundlage.

Generell lassen sich die eingeführten Aenderungen wie folgt resumiren:

1. Herabsetzung der Frachtsätze in fast sämmtlichen Verkehren.
2. Vereinfachung der Tariftabellen durch Wegfall der Staffel von 0—3 kg.
3. Angabe der kilometrischen Einheitssätze am Kopfe der Tariftabellen.
4. Genaue Angabe derjenigen Fälle, in denen die Anwendung der Spezialtarife angezeigt erscheint.

b) Spezialtarife.

Die bestehenden 21 Spezialtarife sind auf 17 reduzirt worden, welche in 4 Gruppen zerfallen: 1. Personentarife, 2. Tarife für den Transport lebender Thiere. 3. Gewöhnliche Eilgutsendungen. 4. Verschiedene Transporte.

In der ersten Gruppe sind namentlich die Ermässigungen hervorzuheben, welche für die Abonnementskarten für Schüler der Pariser Lyceen und Institute gewährt worden sind (5 pCt. Ermässigung und Ausdehnung derselben auf die dreimonatigen Abonnements); ferner ist die Herabsetzung der Abonnements für Arbeiter zu erwähnen. Ein Theil des früheren Tarifs fand auf Arbeiterinnen keine Anwendung und war die Beförderung an Sonn- und Festtagen ausgeschlossen. Diese Beschränkungen sind nunmehr weggefallen und werden jetzt folgende Sätze erhoben:

bis	6	km	0,60	Frcs.
von	6—8	„	0,90	„
„	8—10	„	1,20	„
„	10—12	„	1,30	„
„	12—14	„	1,40	„

u. s. w., mit einem Zuschlag von 0,10 Frcs. für jede weiteren 2 Kilometer.

Es ist hervorzuheben, dass die den Entfernungen von 6, 10 und 14 km entsprechenden Fahrpreise im Durchschnitt 84 Prozent niedriger sind, als die betreffenden Retourbillets.

Die neuen Tarife der zweiten Gruppe sind für den Transport von Grossvieh in einigen Fällen bis zu 33 pCt. bei

Entfernungen von 100 km, und bis zu 48 pCt. bei Entfernungen von 500 km ermässigt.

In Bezug auf die Beförderung von Kleinvieh sind die Bedingungen der Anwendung des Tarifs etwas geändert worden. Früher betrug der Einheitssatz 1,20 Frcs. pro Wagen und Kilometer; jetzt werden dagegen 0,04 Frcs. pro Meter Ladefläche und Kilometer mit einem Minimalbetrag von 0,45 Frcs pro Wagenkilometer erhoben. Beim Transport von Pferden und Maulthieren gewährt die Gesellschaft 25 pCt. Ermässigung bei Entfernungen von 300 km und 30 pCt. bei solchen von 500 km.

Gelegentlich der Revision der Tarife kam auch zur Sprache, ob es angezeigt erscheinen möchte, die Anzahl der in einem Wagen zu befördernden Thiere festzusetzen. Die Schwierigkeiten, diese Anzahl festzusetzen sowohl, als die Unzuträglichkeiten, welche aus einer derartigen Beschränkung entstehen können, bewogen indessen die Ostbahn, unter ihre allgemeinen Bestimmungen folgende Vorschrift aufzunehmen:

„Die Anzahl der in einem Wagen unterzubringen len Thiere wird nicht begrenzt; die Versender können infolge dessen in einem Wagen soviel Köpfe Vieh unterbringen, als ihnen angemessen erscheint, jedoch darf die Ladung eines jeden Wagens nur aus solchen Thieren bestehen, welche zu ein und demselben Tarifsatz befördert werden."

Die Gruppen drei und vier enthalten gleichfalls ermässigte Frachtsätze, aber auch einige Erhöhungen, welche durch die eingeführten Vereinfachungen des ganzen Tarifsystems bedingt wurden.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Sachsen.

Eisenbahnbauten der Sächsischen Staatsbahnen.

(Fortsetzung aus No. 30.)

I. 4. Linie Geithain-Lausigk-Leipzig.

Diese Linie hat ein eigenthümliches Schicksal gehabt. Bereits im Jahre 1879 legte die Regierung den Ständen ein Projekt vor, wonach sie schmalspurig gebaut werden sollte. Die II. Kammer bewilligte den Bau, die I. Kammer aber lehnte ihn ab, so dass die Ausführung unterblieb. Dem letzten Landtage machte sodann die Regierung eine anderweite Vorlage, wonach die Linie als normalspurige Sekundärbahn ausgebaut werden sollte. Auch dieses Projekt wurde von der II. Kammer angenommen und von der I. Kammer abgelehnt. Im Vereinigungsverfahren aber sprach auch die I. Kammer schliesslich mit schwacher Majorität die Bewilligung aus. Bei weiterer Erwägung der künftigen Betriebsverhältnisse ist man jedoch nunmehr darauf zurückgekommen, dass die Linie für den Verkehr vollbelasteter Züge mit normaler Geschwindigkeit ausgeführt und sie den Charakter als Sekundärbahn nur rücksichtlich der Ausrüstung der Verkehrsstellen, der Breiten-Reduktionen an Banketts, der Böschungsfüsse, Grabensohlen etc. beibehalten soll, wobei selbstverständlich die bewilligte Summe von 5 970 000 *M.* einzuhalten sein wird.

Die Linie verdankt ihren Ursprung im wesentlichen dem Umstande, dass die Linie Chemnitz Borna-Leipzig zunächst via Geithain-Lausigk projektirt gewesen und daher in den betreffenden Landestheilen die Hoffnung auf eine Eisenbahnverbindung erweckt worden war. Sie soll zunächst dem Lokalverkehr, insbesondere dem der Stadt Lausigk dienen und für den durchschnittenen Landestheil einestheils eine Verbindung mit Leipzig, wohin der hauptsächlichste Verkehr gravitirt, beschaffen und andererseits ihm den Bezug der Rohprodukte (Kohlen, Kalk) und den Versand der Produkte der Landwirthschaft nach dem Gebirge erleichtern. Da die Linie jedoch in den dem Uebergabebahnhof nahe liegenden Dresdener Bahnhof einmündet und die Entfernung von Chemnitz nach Leipzig (Dresdener Bahnhof) gegenüber der alten Linie über Borna-Kieritzsch — bei deren Benutzung der Dresdener Bahnhof nur mit Benutzung der Verbindungsbahn erreicht wird — um 7,61 km abkürzt, so nahm man von vornherein in Aussicht, den Güterverkehr Chemnitz-Leipzig transito auf die neue Linie zu lenken. (Für den Verkehr Chemnitz-Leipzig loco bietet die neue, 43,58 km lange Linie gegenüber der alten über Kieritzsch, deren Länge bis zu ihrem Endpunkte, dem Bayerischen Bahnhof in Leipzig, nur 45,8 km beträgt, eine kaum nennenswerthe Abkürzung.)

Für den direkten Personenverkehr Chemnitz-Leipzig war ursprünglich bestimmt, dass er ganz der alten Linie verbleiben sollte. Schliesslich aber hat man in Aussicht genommen, eventuell auch diesen Verkehr über die neue Linie zu führen, da dieselbe weniger Betriebsschwierigkeiten bietet und für die Weiterreise vom Magdeburger und Thüringer Bahnhof aus einen günstiger gelegenen Endpunkt hat.

Die Verbindungsstrecke Geithain-Kieritzsch würde dann vielleicht Sekundärbetrieb (Omnibuszüge) erhalten, während, wie bemerkt, die Strecke Geithain-Lausigk-Leipzig demgemäss auch für schnellfahrende Züge eingerichtet werden soll.

Die Bahn soll ausser den beiden Endstationen noch 10 Verkehrsstellen erhalten, nämlich die Stationen Lausigk und Liebertwolkwitz und die Haltestellen Tanteahein, Hopfgarten, Lauterbach, Otterwisch, Belgershain, Holzhausen, Zuckelhausen, Zweinaundorf und Paunsdorf. Nach 38,733 km von Geithain aus erreicht die Linie das Planum der Leipzig-Dresdener Strecke und läuft auf diesem zur grösseren Hälfte mittelst eines eigenen dritten Gleises — für welches aber der Unterbau bereits vorhanden ist — noch 4,847 km weiter (bis zur Lokomotivdrehscheibe im Dresdener Bahnhof zu Leipzig), so dass sich die Gesammtlänge wie bemerkt auf 43,58 km stellt.

Die Maximalsteigung beträgt 1:100, der kleinste Kurvenhalbmesser 400 m, die verlorenen Gefälle erreichen nur den Gesammtbetrag von 18,5 m. Bei dem veranschlagten Kostenaufwand von 5 970 000 *M.* entfallen auf den Kilometer der Neubaustrecke (38,733 km) ca. 150 000 *M.* Der Aufwand für eine Schmalspurbahn Geithain-Lausigk-Leipzig war seiner Zeit mit nur 2 380 000 Mark veranschlagt worden.

Die am 1. April d. J. eröffneten Baubüreaus befinden sich in Geithain, Lausigk und Neusellerhausen. Für den Baubeginn ist der Sommer d. J. und für die Vollendung Ende 1887 oder Anfang 1888 in Aussicht genommen.

II. 1. Linie von Mosel durch den Mülsengrund nach Ortmannsdorf.

Der Bau dieser schmalspurigen Sekundärbahn — die Spurweite ist die bei den Sächsischen Schmalspurbahnen übliche von 0,75 m — verdankt seine Entstehung ganz vorzugsweise volkswirthschaftlichen und bezw. sozialpolitischen, nicht aber finanziellen Rücksichten. Es soll nämlich die fragliche Linie für die zahlreichen Bewohner des Mülsengrundes, welche hauptsächlich auf Handweberei angewiesen sind und bereits seit einer Reihe von Jahren unter den ungünstigsten Erwerbsverhältnissen zu leiden haben, eine nachhaltige Besserung ihrer wirthschaftlichen Lage herbeiführen, da man hofft, dass die Einbeziehung des Mülsengrundes in das Sächsische Eisenbahnnetz auf die Errichtung grösserer lohnender Beschäftigung gewährender Etablissements daselbst anregend wirken und auch sonst durch Erleichterung des Verkehrs mit den Fabrikstädten Meerane, Glauchau Zwickau etc. zu einem Aufschwung des wirthschaftlichen Lebens in der nothleidenden Gegend wesentlich beitragen wird.

Schon im Jahre 1870 hatte eine Privatgesellschaft die Konzession zur Anlage einer den Mülsengrund berührenden Bahn von Zwickau über Mülsen und Lichtenstein nach St. Egidien erhalten. Die Regierung ist jedoch auf dieses — infolge der wirthschaftlichen Krisis des vorigen Jahrzehnts nicht zur Ausführung gelangte — Projekt nicht zurückgekommen, da nach demselben die Bahn den Mülsengrund nur durchschneiden und mithin nur einer verhältnissmässig kurzen Strecke des Grundes zu gute kommen würde. Man hat sich vielmehr für die jetzt im Bau befindliche Linie entschieden, welche im oberen Theile des Mülsengrundes beginnend ihn seiner ganzen Länge nach durchzieht.

Die Wahl der schmalen Spur für die Bahn war bei der Enge des Thales und bei der dichten Besetzung des Thalgrundes mit Wohngebäuden schon durch die örtlichen Verhältnisse bedingt, sie schien aber hier um so mehr angezeigt, als eine schmalspurige Bahn zur Aufnahme des zu erwartenden geringen Verkehrs vollkommen genügen wird, während der höhere Kostenaufwand für eine normalspurige Bahn bei der Geringfügigkeit dieses Verkehrs nicht gerechtfertigt erscheinen würde.

Die Einmündung der neuen Linie in die Hauptlinie Glauchau-Zwickau soll in Mosel erfolgen. Zunächst hatte man als Einmündungspunkt die Abzweigungsstelle der Linie Glauchau-Meerane von der Linie Glauchau-Zwickau bei Schönbörnchen in Aussicht genommen, da die geographische Lage des Mülsengrundes zunächst auf diesen Punkt hinweist und weiter die Anlage einer Einmündungsstation in Schönbörnchen die Füglichkeit geboten hätte, ohne allzugrossen Mehraufwand eine direkte Schienenverbindung zwischen Zwickau und Meerane unter Wegfall des jetzt nöthigen Umweges über Glauchau herzustellen. Es wurde jedoch von diesem Einmündungspunkt einmal wegen der ungünstigen örtlichen Verhältnisse und des damit verbundenen grösseren Kostenaufwandes — bei Schönbörnchen erhebt sich der Bahnkörper mehrere Meter über das natürliche Terrain — und sodann insbesondere auch deshalb Abstand genommen, weil die Einmündung in Schönbörnchen für Zuführung der Kohlen von Zwickau nach dem Mülsengrund einen Umweg geschaffen hätte, bei dem der Kohlenbezug per Geschirr sich vortheilhafter gestellt haben würde, als der per Bahn.

Die Baulänge der Bahn beträgt 14,078 km. Die Kosten sind auf 1 365 000 *M.*, also auf ca. 97 000 *M.* pro Kilometer veranschlagt. Das Baubüreau befindet sich in Mosel. Die Bahn wird ausser den beiden Endstationen Mosel und Ortmannsdorf die Verkehrsstellen Wulm, Niedermülsen, Thurm, Stangendorf, Mülsen St. Micheln, Mülsen St. Jakob und Mülsen St. Niclas erhalten. Die Maximalsteigung beträgt 1:60, der Minimalradius 150 m. Bemerkenswerth ist, dass die Bahn auf ca 100 m im Inundationsgebiet der Mulde liegt. Ein längerer Viadukt war schon der Kosten wegen ausgeschlossen; ein das Flussthal durchschneidender Querdamm aber würde wegen der durch ihn erhöhten Ueber-

schwemmungsgefahr in hydrotechnischer Hinsicht unzulässig sein Man nimmt an, dass die Störungen des Betriebes der in Terrainhöhe erbauten Bahn durch Hochwässer keine erheblichen sein werden, da selbst das letzte grosse Hochwasser von 1858 nur zwei Tage gedauert hat. Der Oberbau wird auf der dem Hochwasser ausgesetzten Strecke von Eisen ausgeführt. Der Bahnbau ist im Herbst 1884 begonnen worden und wird voraussichtlich im Sommer 1886 vollendet sein.

Darüber, in welcher Weise man den Handwebern des Mülsengrundes den Verkehr nach und von den Etablissements ihrer Arbeitgeber, insbesondere in Meerane — wo sie ihr Arbeitsmaterial abholen und ihre Arbeiten wieder abliefern — zu erleichtern haben wird, etwa durch Einrichtung billiger Arbeiterbillets auf der Sekundärbahn oder dergleichen, ist Entschliessung noch nicht gefasst.

Für die Strecke Zwickau - Mosel - Schönbörnchen - Meerane bezl. Gössnitz ist die Einführung von Omnibuszügen ins Auge gefasst, welche einmal den Personenverkehr von der Mülsengrundbahn aufnehmen und sodann auch die lange vermisste direkte Personenverbindung zwischen Zwickau einerseits und Meerane-Gössnitz andererseits herstellen sollen. Für diese Omnibuszüge wird nämlich, damit ihnen der gedachte Umweg über Glauchau erspart wird, in Schönbörnchen, woselbst eine neue Personenhaltestelle angelegt wird, eine direkte Schienenverbindung von der Zwickau-Glauchauer nach der Glauchau-Gössnitzer Linie hergestellt. Für Ausführung der erforderlichen Anlagen in Schönbörnchen (2 stumpfe Nebengleise, eine Drehscheibe etc.) sind 40 000 *M.* bewilligt.

(Fortsetzung folgt.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Lokalbahnwesen in Cisleithanien.

Von den in der letzten Reichsraths-Session votirten Lokalbahnen entfällt der grössere Theil auf die östlichen Länder, während Oberösterreich und Krain weniger bedacht wurden. Der Lokalbahn-Charakter ist aber nicht allen diesen Linien aufgeprägt; es sind darunter solche, welche nur die Maske einer Sekundärbahn mit dem Hintergedanken angenommen haben, auf diesem Umwege zu einer Haupt-, wenn nicht gar internationalen Bahn zu werden. Dies ist der Fall mit den Lokalbahnen F e h r i n g - F ü r s t e n f e l d und F ü r s t e n f e l d - H a r t b e r g, die ihre Fortsetzung in Hartberg-Friedberg und Friedberg-Aspang finden und dadurch die Wien-Aspanger Bahn bis an die Ungarische Westbahn führen werden, eventuell bis nach Novi oder Salonichi, jedenfalls aber ihren Endpunkt in dem Croatischen Bahnnetze suchen. Ebenso wird die projektirte Lokalbahn G l e i s d o r f - W e i l z nur das südwestliche Ende der geplanten Linie Hartberg-Graz bilden. Aehnliche Bemerkungen gelten von der Lokalbahn L e m b e r g - R a v a r u s k a, welche bestimmt sein dürfte, eine Transitlinie zwischen Rumänien, bezw. dem Schwarzen Meere und Russisch-Polen resp. den Deutschen Hafenplätzen der Ostsee zu werden. Durch solche weitaussehende Pläne wird der eigentliche Lokalbahn-Gedanke alterirt, dass nämlich Gegenden ohne Bahnverbindung oder gar Landstrassen dem Verkehre erschlossen und einen einfachen nur die Bedürfnisse der Umgegend befriedigenden Betrieb erlangen sollen. Diese Tendenz des Lokalbahn-Gesetzes wird auch durch die Beschaffung des Kapitals mittels Prioritätsaktien gefährdet, da demselben der überwiegende Einfluss auf die gesammte Geschäftsführung wieder zufällt, welches doch den zunächst bei solchen Lokalbahnen interessirten Besitzern von Stammaktien verbleiben sollte. Wenn nun aber die Prioritätsaktien ein Spekulationsobjekt geworden sind, so laufen die Stammaktien, bezw. die Antheilsscheine der Interessenten leicht Gefahr, bei der Vertheilung des Reinerträgnisses leer auszugehen, was keineswegs ermunternd wirken kann, weitere Lokal- oder Vizinalbahnen ins Leben zu rufen. Schliesslich wäre zu erwägen, ob nicht wie in Ungarn der Staat sich unter dem Titel, als Entgelt für die Postbeförderung, mit 2 000 fl. pro Kilometer durch Uebernahme von Stammaktien betheiligen und die Staatsbahnen verpflichten soll, den Betrieb der in dieselbe einmündenden Lokalbahnen auf eigene Kosten ohne jeden Nutzen zu übernehmen (§ 8 des Gesetzartikels XXXI vom Jahre 1880).

Die Thronrede über das Eisenbahnwesen in Oesterreich.

Die Thronrede, mit welcher der Kaiser die sechsjährige Reichsrath-Session schloss, enthält über die aus dieser Periode zu verzeichnenden Fortschritte des Eisenbahnwesens folgenden Passus:

„Volle Anerkennung gebührt dem, was in Bezug auf die Entwickelung unseres Eisenbahnnetzes und des Eisenbahnwesens überhaupt geleistet wurde. Die Lokomotive führt heute die Produkte der Monarchie vom äussersten Osten durch den Arlberg; durch das Vorschreiten der Eisenbahn - Verstaatlichung wurde der bestimmende Einfluss des Staates auf die Verkehrsgebiete erweitert. Das Oesterreichische Schienennetz wurde theils durch den Staatsbau, theils durch die auf Grund des Lokalbahn-Gesetzes von Privaten aufgeführten Bahnen soweit vervollständigt, dass alle Länder des Reiches der Vortheile dieses Verkehrsmittels in erhöhtem Masse theilhaftig geworden sind. Ihrer Thätigkeit ist es gelungen, für die Regelung der schwierigen und in wirthschaftlicher Beziehung wichtigen Nordbahnfrage in einer für Staat und Volkswirthschaft gedeihlichen Weise die Wege zu ebnen."

Die Konvention mit der Nordbahn.

Letzterer ist ein Erlass der Regierung zugekommen, in welchem der Gesellschaft angezeigt wird, dass der Staatsrath das zwischen der Regierung und der Gesellschaft abgeschlossene Uebereinkommen angenommen und nur die Artikel 7 und 23 des Vertrages geändert habe; die Gesellschaft möge sich darüber erklären, ob sie geneigt sei, das so modifizirte Uebereinkommen anzunehmen. Die Direktion der Nordbahn wird jetzt diesen Erlass zum Gegenstande eingehender Erwägungen und Prüfungen machen. Schon vorher waren die Beamten beauftragt worden, die nothwendigen Berechnungen anzustellen, um die finanzielle Rückwirkung des Vertrages auf die Situation der Gesellschaft zu untersuchen, und wenn diese Arbeiten vollendet sein werden, wird es der Direktion möglich sein, die Entscheidung zu treffen und die Anfrage der Regierung zu beantworten. Dass dieselbe bejahend ausfallen werde, daran zweifelt wohl niemand.

Amtliche Empfehlung des Röll'schen Werkes.

Die auch in dieser Zeitung (No. 21 S. 277) anerkennend besprochene „Sammlung der auf das Oesterreichische Eisenbahnwesen Bezug habenden Gesetze, Verordnungen und Judikate" von Dr. V i c t o r R ö l l, Inspektor der K. K. Staatsbahnen, wurde den Bahnverwaltungen mittelst handelsministeriellen Erlass vom 8. v. M. aufs wärmste empfohlen. Es heisst darin u. a.: „Diese Publikation enthält alle bis in die neueste Zeit reichenden, das Oesterreichische Eisenbahnwesen betreffenden allgemeinen Normen in vollständiger, die Uebersichtlichkeit des Stoffes fördernder und das Eindringen in die einzelnen Materien erleichternder systematische Darstellung, und bei dem weiteren Umstande, als der Inhalt des Werkes zum grossen Theile aus amtlichen Quellen geschöpft ist, ein ebenso verlässliches als brauchbares Hülfsbuch für alle Zweige des administrativen und exekutiven Eisenbahndienstes darstellt."

Ausbau der Eisenbahn von Doboj über Dolnj-Tuzla nach Simin-Han.

Im Ungarischen Abgeordnetenhause wies der Ministerpräsident die Behauptung, dass der Entwurf vom finanziellen Gesichtspunkte nicht aufrichtig sei, zurück und betont, die Rückvergütung der gemeinsamen Aktiven, welche im Sinne der früheren Eisenbahngesetze nothwendig sei, werde später erfolgen. Jedermann wisse, wovon hier die Rede sei; es war daher nicht nothwendig, den Zweck eingehender, als dies im Entwurfe geschieht, zu beleuchten. Die Vorlage eines eigenen Gesetzentwurfes findet eben darin ihren wichtigsten Grund, dass durch den Bau dieser Bahn ein früheres Gesetz eine Aenderung erfährt, insofern jenes frühere Gesetz, auf welches sich die Opposition berief, verfügt, dass die Ueberschüsse der Bosnischen Verwaltung den gemeinsamen Aktiven zufliessen und zur Vergütung der Baukosten jener Eisenbahn in erster Reihe zu verwenden sind, während nach dem vorliegenden Entwurfe dies erst später eintreten wird. Die Vorlage wurde vom Abgeordnetenhause unverändert angenommen; dasselbe geschah bekanntlich auch schon in Oesterreich.

Erhöhung der Staatsgarantie für die Oesterreichische Nordwestbahn.

Im Handelsministerium fand die Konferenz zwischen der Regierung und den Vertretern der Oesterreichischen Nordwestbahn statt. Es wurde prinzipiell vereinbart, die Gültigkeit des Uebereinkommens, betreffend die Garantieerhöhung der Nordwestbahn um ein Jahr zu verlängern. Infolge der Prolongation werden verschiedene Aenderungen an dem Uebereinkommen nothwendig, insbesondere muss der für die Investitionen des Jahres 1885 erforderliche Betrag noch in die Betriebsrechnung eingestellt werden, während die im nächsten Jahre von der Nordwestbahn zu refundirende Summe sich entsprechend erhöht.

Eisenbahn-Direktorenkonferenz in Triest.

Im Laufe der vorigen Woche fanden dem „F. B." zufolge zu Triest Berathungen des Norddeutsch-Triester Verbandes statt, an welchen Deutscherseits die Vertreter der Eisenbahn-Direktionen zu Breslau, Berlin und Erfurt und von Oesterreichisch-Ungarischer Seite die Vertreter der Südbahn, Staatseisenbahn, Nordwestbahn und Ungarischen Staatsbahnen theilnahmen. Bei den bekannten Vorgängen der jüngsten Zeit bezüglich der Wahl der Kopfstation Triest für die Deutschen Dampferlinien nach Ostasien und Afrika wurde dieser Konferenz darum wesentliche Bedeutung beigemessen, um den Deutschen Bahndirektoren Gelegenheit zu geben, sich mit den neuesten Investitionen des Triester

Hafens und dem ganzen Verkehre daselbst vertraut zu machen. Man darf nach dieser Richtung sich der Gewissheit hingeben, dass die diesbezüglich gewonnenen Anschauungen die Erwartungen übertrafen. Die Deutschen Delegirten fanden sich auch bereit, den billigen Anforderungen der Südbahn und der mit ihr im Verband stehenden Bahnen zu willfahren und wurden Deutscherseits diesen Bahnen dieselben Konzessionen zugestanden, welche für den Norddeutsch - Italienischen Verkehr bislang ausschliesslich in Kraft standen und die Route nach Genua bisher wesentlich favorisirten.

Rückvergütung beim Mangel von Antheilstabellen.

Dem Vernehmen nach sollen die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnverwaltungen übereingekommen sein, dass in allen Fällen, in welchen bei Portoreklamationen und Mängelserläuterungen die wegen Fehlens der Antheilstabellen zu den betreffenden Tarifen seitens der Central-Abrechnungsbüreaus in Wien und Budapest kumulativ ermittelte Rückvergütung resp. der Auflassungsbetrag pro Frachtbrief nicht mehr als 10 fl. beträgt, die Vertheilung derselben pro rata der Kilometer der betheiligten Bahnstrecken zu erfolgen und diese Vertheilung als definitiv zu gelten hat.

Eisenbahn Stry-Beskid.

Der erfolgten Offertausschreibung bezüglich des Baues der aus Staatsmitteln herzustellenden Eisenbahn Stry - Beskid entnehmen wir folgendes: Die Vergebung des Unter-, Ober- und Hochbaues, ausschliesslich der Lieferung des eisernen Unterbaues der Brücken, der Brückenschwellen, der Oberbau - Materialien, der mechanischen Ausrüstungen und der Gebäudeausrüstung — erfolgt auf Nachmass, getrennt nach Bauloosen oder im ganzen. Die ganze 79,47 km lange Strecke ist in neun Bauloose getheilt. Die approximativen Kosten der Arbeiten sind mit rund 3 941 100 Gulden veranschlagt, wovon 3 190 000 fl. auf den Unterbau, 270 600 Gulden auf den Oberbau, 38 900 fl. auf Grenzsteine, Einfriedungen und Bahnzeichen, 441 100 fl. auf den Hochbau entfallen. Am schwierigsten und kostspieligsten ist der Bau der letzten von Oporzec bis zur Landesgrenze (Beskid) führenden Theilstrecke, weil hier der grosse Tunnel zur Verbindung mit der Ungarischen Linie Beskid-Munkacs herzustellen ist; diese Theilstrecke ist bei einer Länge von 5,86 km mit 1 072 500 fl. präliminirt, wovon 1 015 000 fl. allein auf den Unterbau entfallen. Die Gesammtkosten der ganzen Linie Stry-Beskid sind mit 7 240 000 fl. veranschlagt, welches Erforderniss auch auf die Jahre 1886 und 1887 vertheilt wurde.

Die Oesterreichischen und die Italienischen Bahnen.

Vor kurzem fand der „N. Fr. Pr." zufolge in Rom eine Eisenbahn-Direktorenkonferenz statt, welche den Verkehr zwischen den Deutschen, Oesterreichischen und Italienischen Bahnen betraf. Bei diesem Anlasse wurde der Versuch gemacht, den vor zwei Jahren gekündigten und bald darauf auch aufgelösten Austro-Italienischen Verband, das heisst den direkten Verkehr zwischen der Südbahn und den Italienischen Bahnen, wieder herzustellen. Die Südbahn sah sich im März 1883 veranlasst, den Oesterreichisch - Italienischen Verbandsverkehr zu kündigen, weil auf den Oesterreichischen Staatsbahnen, mit denen die Südbahn ein Tarifkatell abgeschlossen hatte, neue Tarife in Kraft treten sollten, und weil infolge dessen eine Umarbeitung der bestandenen direkten Tarife nothwendig geworden war. Bei den Verhandlungen zur Aufstellung neuer direkter Tarife, welche den ermässigten internen Sätzen entsprochen hätte, kam die alte Streitfrage bezüglich der Vertheilung des Verkehrs auf die drei Routen über Cormons, Ponteba und Ala (Peri) zur Sprache. Die Südbahn verlangte im Einvernehmen mit den Staatsbahnen, eine grössere Verkehrsquote für die natürliche Verbindungslinie über den Brenner; die Italienischen Bahnen aber, welche bei der Route über Cormons und Ponteba mit den längeren Strecken partizipiren, lehnten die von der Südbahn gewünschte Aenderung ab. Die Konsequenz war das Scheitern der Verhandlungen und die Auflösung der direkten Tarife. Von beiden Seiten wurden nur Tarife bis zu den Grenzstationen erstellt, von da ab waren die Lokaltaxen hinzuzurechnen. Bei der Wichtigkeit direkter Tarife für den Handel wie für die Bahnen, ist es begreiflich, dass die Konferenz dazu benutzt wurde, nunmehr, nachdem zwei Jahre verstrichen und neue Erfahrungen gesammelt sind, die Wiederherstellung des direkten Verkehrs anzubahnen. Von beiden Seiten zeigte sich im allgemeinen Geneigtheit, aber die Gegensätze bezüglich der Verkehrstheilung nach den einzelnen Routen erschienen nicht gemildert. Die Italienischen Verwaltungen lehnen es nach wie vor ab, der Route über Peri einen grösseren Antheil zu gewähren, als dies vor Auflösung des des Verbandes der Fall war. Indess hat neuestens die Römische Südbahn die Vermittlung übernommen, und glaubt man desshalb, dass es, da der Faden der Verhandlungen nun wieder angeknüpft ist, zu einer Rekonstruktion des Verbandes kommen werde.

Lokalbahn Wien-Wiener-Neudorf.

Das „Reichsgesetzblatt" vom 25. v. M. publizirt die Konzessionsurkunde für eine theilweise als Strassenbahn (Dampftramway) zu bauende und zu betreibende normalspurige Lokalbahn von Wien nach Wiener - Neudorf. Die Konzession ist der Neuen Wiener Tramway-Gesellschaft auf Grund der Bestimmungen des Lokalbahngesetzes ertheilt. Die Bahn ist bis spätestens 10. September 1886 zu vollenden und dem Betriebe zu übergeben. Die Dauer der Konzession ist mit 50 Jahren fixirt. Die Regierung behält sich das Recht vor, die Bahn nach Ablauf von 15 Jahren (vom Tage der Inbetriebsetzung gerechnet) jederzeit einzulösen. Nach 50 Jahren ist die Gesellschaft verpflichtet, entweder die benutzte Strassenfläche in den früheren Stand wieder herzustellen oder die ganze Bahnanlage ohne Entgelt in das kostenfreie Eigenthum des Staates zu übertragen. Die Bahn ist mit einer Länge von 12 km projektirt. Die Trace beginnt in dem ausserhalb der Linien Wiens gelegenen Theile des V. Bezirkes, durchzieht die Gemeinde Meidling und folgt sodann der öffentlichen Strasse bis zur Uebersetzung der Linie Wien-Triest der Südbahn-Gesellschaft. Hierauf wird die Dampftramway auf eigenem Unterbau zuerst entlang des Gleises der Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn, sodann nach erfolgter Niveaukreuzung der Donauländebahn längs dieser letzteren weitergeführt, bis die Triesterstrasse erreicht wird. Auf dieser Reichsstrasse verbleibt die Dampftramway fortan bis zu ihrem Endpunkte auf dem Hauptplatze der Gemeinde Wiener-Neudorf.

Die Deutschen Kouponprozesse und die Oesterreichischen Gerichte.

Nachdem letztere bekanntlich die Forderung der Einlösung unserer in Silber versprochenen Koupons in Deutscher Goldwährung ebenso konsequent zurückweisen, wie die Deutschen Gerichte dieselbe anerkennen, so wurde von einem Deutschen Gläubiger der Umweg versucht, die Exekution eines Deutschen Gerichtes in Oesterreich zu erwirken. Es wurde nämlich auf die der geklagten Eisenbahn gegen eine Bank aus dem zwischen dieser und der Beklagten geschlossenen Konvertirungsvertrage wegen Einlösung der noch cirkulirenden sämmtlichen Obligationen 5prozentiger Anlehen gegen 4prozentige zustehenden Anspruch in Breslau die Exekution erwirkt beziehungsweise diese sämmtlichen bereits existenten oder erst existent werdenden Ansprüche gepfändet. An die Bank erging infolge dessen seitens des Breslauer Gerichtes das Verbot der Zahlung an die Eisenbahngesellschaft. Das Bezirksgericht der innern Stadt Wien, welches vom erkennenden Breslauer Landgerichte um Zustellung des Arrest- beziehungsweise Pfändungsbefehles an die Bank angegangen wurde, liess dieselben thatsächlich der Bank zustellen. Dieselbe ergriff jedoch gegen diesen Bescheid den Rekurs an das Oberlandesgericht, welches die Zustellung als ungesetzlich aufhob. Die Aufhebung des erstrichterlichen Bescheides wurde damit begründet, dass es sich im vorliegenden Falle nicht, wie die erste Instanz annahm, blos um eine einfache Zustellung handle, deren Effektuirung abzulehnen kein Grund obwalte, sondern weil nach der Deutschen Civilprozessordnung die Zustellung an die Bank den Zweck und die Rechtswirkung hatte, die bewilligte Pfändung in Vollzug zu setzen. Dieselbe stellt sich sonach als der Vollzug einer von einem auswärtigen Gerichte gegen einen Inländer auf sein im Inlande befindliches Vermögen bewilligte provisorische Vorkehrung dar. Es fragt sich nun, ob in solchen Fällen der Oesterreichische Richter nach dem hier geltenden Rechte dem ausländischen Gerichte Rechtshilfe leisten dürfe. Diese Frage muss verneint werden, weil bei dem Mangel ausdrücklicher Bestimmungen darüber, ob provisorische Exekutions- oder Sicherstellungsverfügungen ausländischer Gerichte hier vollstreckbar seien oder nicht, diese Frage nur von Fall zu Fall unter Anwendung des Grundsatzes der Reziprozität beantwortet werden kann. Da nun nicht vorliegt, dass derartige provisorische Verfügungen Oesterreichischer Gerichte vom Deutschen Reiche vollzogen werden, erscheint die Leistung der Rechtshilfe im gegebenen Falle unstatthaft. Die Arrestbefehle wurden sohin im obergerichtlichen Auftrage der Bank abverlangt und dem Landgerichte Breslau unter Anschluss einer Abschrift der obergerichtlichen Verordnung zurückgesendet. (Jedenfalls wäre es für den Gesammtverkehr höchst erwünscht, wenn der dem Deutschen Bundesrath vorliegende Gesetzentwurf über das Verbot der Beschlagnahme von Betriebsmitteln zu Pfandzwecken bald Gesetzeskraft erlangen würde.)

Generalversammlung der Báttaszék - Dombovár - Zákányer (Donau-Drau) Bahn.

Diese Versammlung wurde am 20. v. M. abgehalten. Aus dem Direktionsberichte ist zu entnehmen, dass 48 Stück Aktien verloost und eingelöst wurden. Es cirkuliren daher nur noch 23 133 Aktien im Nominalwerthe von 4 426 600 fl. Es wurden 59 Prioritätsobligationen verloost und eingelöst, daher noch 34 253 in Cirkulation bleiben. Der Bericht theilt ferner mit, dass entsprechend dem Wunsche des Finanzministers die Aktien der Gesellschaft in allen Zweigen der Finanzverwaltung als Geschäftskautionen angenommen werden.

Ausserordentliche Generalversammlung der Ungarischen Nordostbahn.

Der am 24. d. M. abgehaltenen Generalversammlung dieser Bahn lag der Antrag der Direktion vor, das Uebereinkommen wegen Betriebsübernahme der neuen Ungarischen Staatsbahnlinie Munkacz-Stry zu genehmigen. Gleichzeitig wurde die Ermächtigung zur Aufnahme einer Betriebsanleihe von 2,3 bis 2,5 Millionen Gulden von der Direktion verlangt, doch dürfte diese Emission nicht stattfinden, nachdem die Ungarische Regierung sich gegen diese Anleihe entschieden hat und verlangt, es sei vorläufig von einer Emission Abstand zu nehmen und der zunächst erforderliche Betrag von einigen hunderttausend Gulden im Wege einer schwebenden Schuld zu beschaffen, deren Verzinsung und Tilgung in die Betriebsrechnung eingestellt werden dürfen.

Dem Direktionsberichte selbst entnehmen wir folgendes: Die Ungarische Regierung hat aus Anlass dessen, dass die Munkacz-Stryer Bahn, welche bekanntlich eine Fortsetzung der Nordostbahn bildet, auf Staatskosten ausgebaut wird, die Geneigtheit ausgesprochen, den Betrieb auf dieser neuen Linie der Nordostbahn zu übertragen. Den diesfälligen Verhandlungen hat die Nordostbahn die Bedingung zu Grunde gelegt, dass die Bilanz der Nordostbahn keineswegs, also weder infolge unzureichender Einnahmen noch infolge erhöhter Bahnerhaltungs- und Betriebskosten, alterirt und sohin ein Zustand geschaffen werde, wodurch die statutenmässige Verzinsung der Aktien geschmälert werden könnte. Die Ungarische Regierung hat diese Bedingung genehmigt, und das Uebereinkommen dürfte demnächst zu Stande kommen. Zu demselben, gleichfalls die Erweiterung des Betriebes der gesellschaftlichen Bahnlinien berührenden Zwecke ist die Nordostbahn mit den Konzessionären der Nagy-Karoly-Zilaher (respektive der Szilagyer Komitats-) und der Taraczköcz-Tereseler Bahnen in Verhandlung getreten. Zu diesem Behufe will die Nordostbahn an deren Gründung in demselben Masse, wie dies bei der Szathmar-Nagybanyer Eisenbahn geschehen, mithin ohne Opfer seitens der Aktionäre und unter gleichzeitiger Wahrung ihrer Interessen theilnehmen.

Doppelgleise der Linie Wien-Budapest.

Nachdem anlässlich der letzten in Budapest stattgefundenen Verwaltungsrathssitzung der Staatsbahngesellschaft der Kredit für den Ausbau des Doppelgleises auf der Hauptlinie Wien-Budapest genehmigt wurde, haben, wie der „Pester Lloyd“ meldet, die Bauarbeiten zwischen den Stationen Neuhäusel und Köbölkut, circa 30 km, bereits begonnen und ist mit der Ausführung die Unternehmung Klauber betraut.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Weniger die Ungewissheit über den Ausgang des Russisch-Englischen Konfliktes, als die Nachricht, dass die Ungarische Westbahn wegen einer schwebenden Schuld von 400 000 fl., für welche die Indemnität der Ungarischen Regierung nicht zu erlangen ist, eine Kouponkürzung durch 4 halbjährige Termine beabsichtigt, erzeugte eine Depression aller Bahnwerthe. So fiel Ungarische Westbahn selbst auf 164; und trotz ihrer höheren Wocheneinnahme die Oesterreichische Staatsbahn auf 380.25 und die Südbahn auf 129,25; wegen des doch wohl ungegründeten Zweifels, ob die Nordbahn das Uebereinkommen annehmen werde, ging dieselbe auf 2382 zurück. Von dem bald flüssig werdenden Mai-Koupon erwartet jedoch die Börse einen günstigen Umschwung.

Italienische Bahnen.

Wie Telegramme aus Rom melden, sind die Nachtragskonventionen, welche die vom Parlamente beantragten Zusatzbestimmungen in betreff der Verpachtung der Italienischen Bahnen enthalten, nachdem dieselben auch vom Senat angenommen sind, von den betreffenden Kontrahenten unterzeichnet worden, so dass nun diese ganze Angelegenheit definitiv geordnet ist. Die Italienische Regierung wird schon in den nächsten Tagen mit der Auftheilung des Fahrmaterials ihrer Bahnen unter die beiden Pachtgesellschaften beginnen und zugleich auch die nöthigen Instruktionen wegen Errichtung der beiden Gesellschaften gemeinsam gehörenden 25 Bahnstationen erlassen können.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der in Klosterneuburg (Donaulände) bestehende Güterumschlag wird nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen — mit dem 14. n. Mts. aufgelassen, und es wird vom 15. n. Mts. ab der Gesammt-Umschlagsdienst zwischen der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft am Donauquai-Bahnhofe in Wien vereinigt.

Berlin, den 29. April 1885. (952)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

II. Güterverkehr.

Im Anschlusse an unsere Bekanntmachung vom 16. vor. Mts. wird veröffentlicht, dass der **Sächsisch-Württembergische Verbands-Gütertarif,** gültig vom 1. Mai cr., erschienen und bei den Güterexpeditionen zu erlangen ist.

Dresden, den 29. April 1885. (953)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
von Tschirschky.

Staatsbahnverkehr Frankfurt a/M.-Erfurt. Am 1. Mai d. J. tritt für den Transport von Steinsalz bei Auflieferung in Ladungen von mindestens 10 000 kg auf einem Wagen mit je einem Frachtbrief bezw. bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht im Verkehr von Erfurt nach den Stationen Biebrich, Griesheim, Höchst a/M., Mühlheim a/M. und Offenbach ein neuer Ausnahmetarif in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Erfurt, den 27. April 1885. (954)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai dieses Jahres an wird die Station Belecke der Lippstadt-Warsteiner Eisenbahn in den im Deutsch-Belgischen Verbande für Eisen bestehenden Ausnahmetarif 13 aufgenommen.

Der Frachtsatz von Belecke nach Antwerpen transit beziffert sich auf 11,82 Frcs. pro 1 000 kg und hat nur über die Route Soest-Werl-Neuss-Kleinenbroich-Dalheim Gültigkeit.

Köln, den 28. April 1885. (955)
Namens der Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Deutsch-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 20. dieses Monats an sind die Artikel „Futterkräutersamen, Kleesamen und Gartensamen“ aus den Ausnahmetarif 1 in den Spezialtarif I des Deutsch-Belgischen Gütertarifs versetzt worden.

Köln, den 28. April 1885. (956)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. ab wird die Station Bingerbrück des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) in den Ausnahmetarif 8 für die Beförderung von Eisenerz etc. aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilt die betreffende Güterexpedition, sowie das Tarifbüreau der unterfertigten Direktion.

Köln, den 28. April 1885. (957)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Crefelder Eisenbahn. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag VI zum Lokal-Gütertarif (Theil II) vom 1. November 1881 in Kraft. Derselbe enthält Tarif für die Rangirgebühren der Wagenladungen. Exemplare des Nachtrags können gegen Erstattung der Druckkosten von uns bezogen werden.

Crefeld, im April 1885. (958)
Die Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Mit dem 1. k. M. gelangt der Nachtrag III zum Oberhessisch-Bayerischen Gütertarif, welcher Abänderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz und Berichtigungen enthält, zur Einführung.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen.

Giessen, den 27. April 1885. (959)
Grossherzogliche Direktion.

Die im **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarife** vom 1. März 1885 enthaltenen Sätze des Ausnahmetarifs 4 für den Transport von frischem Obst von Stationen der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen, K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft und Ungarischen Westbahn nach den Sächsischen Stationen Gera und Leipzig werden gleichzeitig nach den Thüringischen Stationen Gera und Leipzig angewendet, wie es nach Inhalt des Tarifnachtrages V zum früheren Verbandstarife vom 1. Dezember 1882 bereits der Fall war.

Dresden, am 24. April 1885. (960)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Mai d. J. wird die Station **Mügeln b. Pirna** in den im **Berlin-Sächsischen** Verbandsgüterverkehre bestehenden **Ausnahmetarif** 5 **für Steine** etc. einbezogen.

Dresden, den 25. April 1885. (961)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im Verkehr von Münden nach Bremen, Bremerhaven, Geestemünde, Hamburg und Harburg kommen für die Artikel **Blei** in Blöcken, Stangen, Mulden, Platten und

Rollen (Walzblei), Bleidraht, Bleiglätte, Bleiröhren, Bleischrot, alte Bleikugeln und andere metallische Bleiabfälle zum Export bei Aufgabe in Ladungen à 10 000 kg sofort gültige Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung, über welche das Nähere auf den genannten Stationen zu erfahren ist.

Hannover, den 24. April 1885. (962)
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr. Die laut unserer Bekanntmachung vom 23. v. M. für den Verkehr zwischen Hamburg einerseits und Ost- und Westpreussischen Häfen andererseits am 1. April d. J. für die Bahnstrecke Hamburg - Lübeck eingeführten ermässigten Ausnahmefrachtsätze für sämmtliche Güter der Spezialtarife II und III in Mengen von 5 000 kg pro Wagen in Höhe von 0,35 ℳ bezw. 0,26 ℳ pro 100 kg gelten vom 15. Juni d. J. ab nur noch für eine beschränkte Anzahl von Artikeln jener Spezialtarife. Die betreffenden Artikel sind in den nächsten Tagen bei unseren Güterexpeditionen in Hamburg und Lübeck zu erfahren.

Lübeck, den 29. April 1885. (963)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Am 10. Mai 1885 gelangt der Nachtrag IV zum Lokalgütertarife der K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn vom 1. August 1883 zur Einführung.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Geänderte Stationstarife für die Stationen der Strecke Wien - Znaim und Zellerndorf - Sigmundsherberg - Horn im Verkehre mit sämmtlichen gesellschaftlichen Stationen.
2. Geänderte Frachtsätze in den übrigen Relationen des Haupttarifes.
3. Neue Ausnahmetarife und zwar:
   a) für gewöhnliche Eilgüter,
   b) Eisen und Stahl
      Eisen- und Stahlwaaren etc.
      Eisen und Stahl, roh etc.
      Emailgeschirr aus Blech
      } siehe Nomenklatur in Theil I.
   c) Säuren aller Art exkl. der laut Waarenklassifikation in Klasse II rangirenden Säuren,
      Salzsäure,
      leer retourgehende Säuren, Emballagen.
4. Aenderungen von Stationsnamen.
5. Berichtigungen.

Exemplare dieses Nachtrages liegen in den gesellschaftlichen Stationen zur Einsicht auf und können daselbst bezogen werden.

Wien, am 25. April 1885. (964)
Die Centralverwaltung.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Ostdeutsch-Oesterreichischer Verband. Theil II, Heft 1, 2 und 3. Mit 10. Mai l. J. tritt im rubrizirten Verbandsverkehr ein gemeinschaftlicher Nachtrag I zu Theil II Heft 1, 2 und 3 in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag enthält:

1. Abänderung der Nomenklatur für Holz etc. des Sp.-Tarifs II für Tarifheft 2.
2. Abänderung von Frachtsätzen und Aufnahme einiger neuen Frachtsätze für Tarifheft 2 und 3.
3. Ergänzungen der Tariftabellen für Tarifheft 1, 2 und 3.

Wien, 25. April 1885. (965)
Die General-Direktion.

Mit 20. Mai 1885 tritt ein neuer **Tarif für den Elbeumschlags - Verkehr Aussig-Landungsplatz - Nordwestböhmen** in Kraft, welcher gegenüber dem seitherigen Tarife vom 1. Oktober 1883 zumeist Ermässigungen der Frachtsätze enthält.

Exemplare dieses neuen Tarifes sind durch die betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen zu bekommen.

Teplitz, im April 1885. (966)
Die Direktion der K.K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Nord-Brabant - Deutsche Eisenbahn - Gesellschaft. Am 1. Juni d. J. zu unserem Lokaltarife für die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Hunden vom 1. Juli 1878 der 7. Nachtrag in Kraft, enthaltend Fahrpreise II. und III. Wagenklasse, Einzelpreise für den Personenverkehr zwischen der Haltestelle Uedemerbruch einerseits und den Stationen Xanten und Pr. Uedem andererseits.

Gennep, im April 1885. (967)
Die Direktion.

IV. Generalversammlungen.

Halberstadt - Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die Aktionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf den
30. Mai d. J., Nachm. 2½ Uhr,
im Direktionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe
anberaumten zwölften ordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen, und können dieselben behuf ihrer Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung ihre Aktien, ausser bei der Gesellschaftskasse in Blankenburg a/H. oder bei Staats- und Kommunalbehörden und Kassen, bei

1. der Firma J. L. Eltzbacher in Köln,
2. dem Schaafhausen'schen Bankvereine daselbst,
3. der Braunschweig - Hannover'schen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. der Deutschen Bank in Berlin,
5. der Firma Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

deponiren.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Berichtserstattung des Verwaltungsraths über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Rechnungsabschlusses dieses Jahres.
2. Berichterstattung der Revisoren über die Prüfung des gedachten Rechnungsabschlusses, Entscheidung über die von den Revisoren etwa gemachten und unerledigt gebliebenen Monita.
3. Wahl der neu eintretenden Mitglieder des Verwaltungsraths.
4. Wahl von drei Revisoren zur Prüfung der nächsten Bilanz und Decharigirung.

Braunschweig, 26. April 1885. (968)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

V. Submissionen.

Submission. Der für die Zeit vom 1. Juli 1885 bis ult. Jnni 1886 erforderliche Bedarf an Lokomotivkohlen, Schmiedekohlen, Lokomotiv- und Schmelzkoaks soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfs - Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von:

a) 50 ₰ für Gruppe I, enthaltend: Lokomotiv- und Schmiedekohlen,
b) 30 ₰ für Gruppe II, enthaltend: Lokomotiv- und Schmelzkoaks

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Feuerungsmaterialien Gruppe I bez. II"
bis zum Termin am
Dienstag, den 12. Mai 1885, Vormittags 10 Uhr,
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 24. April 1885. (969)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 8 000 Laschenschraubenbolzen soll vergeben werden. Die Bedingungen sind gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unsere Kanzlei zu beziehen, Angebote bis zum 18. Mai dahier einzureichen.

Giessen, den 29. April 1885. (970)
Grossherzogliche Direktion.

VI. Bilanzen.

Bilanz der Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft für 31. Dezember 1884.

Haben.		M.	₰	Flrs.	Kr.
1. Bahnbau-Anlage		8 760 000	—		
2. Materialienbestände		59 047	08		
3. Unbegebene Prioritätsobligationen		158 400	—		
4. Effekten im Gesellschaftstresor und anderen Depôts:	Kourswerth				
a) als Kautionen	112 892,85 M. 800 Flrs.				
b) als Asservate	14 762,40 „				
c) dem Erneuerungsfonds gehörig	476 946,95 „				
d) dem Reservefonds gehörig	52 145,05 „				
e) Beamten-Pensionsfonds gehörig (ohne die Hypothek)	81 450,25 „				
f) dem Arbeiter-Krankenkassenfonds gehörig	11 676,90 „	749 874	40	800	—
5. Hypotheken		3 000	—		
6. Reste aus dem Transportverkehr		231	64		
7. Diverse Debitoren in laufender Rechnung		7 435	10		
8. Guthaben bei Bankiers		94 189	—		
9. Kassenbestand		1 674	60		
zusammen		9 833 851	82	800	—
Soll.					
1. Aktienkapital:					
a) 13 350 Stück Stammaktien à 300 M.	4 005 000 M.				
b) 6 675 Stück Stamm-Prioritätsaktien à 600 M.	4 005 000 „	8 010 000	—		
2. Prioritäts-Obligationen:					
a) noch kursirende, nicht ausgelooste	714 300 M.				
b) verlooste und eingelöste	35 700 „	750 000	—		
3. Bestände des Reservefonds		57 177	58		
4. „ „ Erneuerungsfonds		498 161	73		
5. „ „ Beamten-Pensionsfonds		90 668	27		
6. „ „ Arbeiter-Krankenkassenfonds		12 381	08		
7. Kautionen		113 157	75	800	—
8. Asservate		14 762	40		
9. Amortisationsfonds		8 825	15		
10. Reservirtes Baukapital		166 151	51		
11. Diverse Kreditoren		13 550	77		
12. Zinsen für Prioritäts-Obligationen		7 683	75		
13. Dividende für 1880		1 044	—		
14. „ „ 1881		120	—		
15. „ „ 1882		288	—		
16. „ „ 1883		1 512	—		
17. Vorfrachten		885	29		
18. Betriebsüberschüsse:					
a) aus dem Vorjahre 1883	20,25 M.				
b) aus dem Betriebsjahr 1884	159 698,04 „				
	159 718,29 M.				
ab 1. Rücklage in den Reservefonds 5 000,00 M.					
2. „ „ Erneuerungsfonds 33 887,00 „					
3. Zinsen für begebene Prioritätsobligationen 27 813,75 „					
4. Zur Amortisation 5 535,00 „	72 235,75 „				
5. Verbleibt der ferneren Verfügung der Generalversammlung vorbehalten		87 482	54		
zusammen		9 833 851	82	800	—

Poln.-Wartenberg, den 19. März 1885.

Der Aufsichtsrath.
gez. Moritz Cohn.

Die Uebereinstimmung der vorstehenden Bilanz mit den von uns geprüften Büchern bescheinigen wir hiermit.
Poln.-Wartenberg, den 20. April 1885. (971)

Die Revisionskommission.
(gez.) Leopold Hadra. Kempner. G. Strieboll.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 35. 1885.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 23.

Privat-Inserate und Beilagen zur Zeitung sind direct an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Berlin, den 6. Mai 1885.

Litteratur.

Die Nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirthschaftlichen und politischen Beziehungen. Gesammelte Aufsätze von Alfred von der Leyen. Leipzig, Verlag von Veit & Comp. 1885.

Schon seit längerer Zeit hat Herr Dr. von der Leyen die Amerikanischen Eisenbahnverhältnisse zum speziellen Gegenstand seiner Studien gemacht, alle wichtigeren Erscheinungen der Amerikanischen Eisenbahnlitteratur durchgearbeitet und auf der von ihm im Sommer und Herbst 1883 zur Theilnahme an der Eröffnung der Nordpacific-Eisenbahn unternommenen Reise seine Kenntniss durch eigene Anschauung und persönlichen Verkehr mit hervorragenden Vertretern der verschiedensten Richtungen der Amerikanischen Eisenbahnpolitik noch vertieft, so dass er jedenfalls gegenwärtig zu den vorzüglichsten Kennern dieser theilweise so schwer verständlichen Verhältnisse zu rechnen ist.

Ueber die Ergebnisse seiner umfassenden Studien hat derselbe von Zeit zu Zeit längere oder kürzere Aufsätze veröffentlicht, von welchen wir bereits mehrfach (siehe z. B. No. 9 und 10 des laufenden Jahrgangs unserer Zeitung) Auszüge und anerkennende Besprechungen gebracht haben. Diese in Zeitschriften zerstreuten Arbeiten — die meisten derselben finden sich in den Jahrgängen 1880—1885 des vom Verfasser redigirten „Archiv für Eisenbahnwesen“ abgedruckt — hat derselbe nunmehr gesammelt, durchgesehen, durch neue, bisher noch nicht gedruckte Aufsätze erweitert und dieselben im vorliegenden vorzüglich ausgestatteten Werke zu einem sehr instruktiven Gesammtbild über die Eisenbahnverhältnisse der Vereinigten Staaten zusammengestellt und vereinigt. Nur die technische Seite des Eisenbahnwesens finden wir darin nicht behandelt, da es, wie v. d. L. in der Einleitung zu seinem Werke bemerkt, über den Bau und den technischen Betrieb der Amerikanischen Eisenbahnen zahlreiche, zum Theil mustergültige Werke gibt, wie z. B. das auch in Amerika hochgeschätzte Werk von Lavoinne und Pontzen: Les chemins de fer en Amérique. Dagegen werden die Amerikanische Eisenbahnpolitik und die wirthschaftlichen Seiten der Eisenbahnverwaltung und des Eisenbahnbetriebes sehr eingehend beleuchtet. Dass solches nicht in systematischer Form, sondern durch Untersuchung, Feststellung und Erläuterung einzelner Erscheinungen des Amerikanischen Eisenbahnlebens und Unterordnung dieser Erscheinung unter die allgemeinen wirthschaftlichen Gesetze geschehen ist, konnte für das Verständniss dieser zum Theil so verwickelten und von unseren Eisenbahnzuständen so sehr abweichenden Eisenbahnzustände nur nützlich sein.

In dem einleitenden Aufsatz: Die Eisenbahnfrage in den Vereinigten Staaten legt der Herr Verfasser die Vorzüge und Schäden der völligen Freiheit des Eisenbahnbaues und Betriebes, wie er in Amerika besteht, dar und weiht den Leser dabei sehr geschickt in die allgemeinen Grundlagen des Amerikanischen Eisenbahnwesens ein.

In seinen weitern Essays knüpft er an spezielle Thatsachen, Ereignisse und Institute des Amerikanischen Eisenbahnlebens an, welche theils der ältern Geschichte desselben, theils der Gegenwart angehören. So zeigt er uns in der Geschichte der Camden-Amboy-Eisenbahn, wie schon kurz nach dem ersten Auftreten der Eisenbahnen energische, aber gewissenlose Männer ein raffinirtes System der Ausbeutung gegen die Aktionäre und das Publikum mit rücksichtsloser Brutalität durchführten, gegen welches weder die vernichtende Kritik des berühmten Nationalökonomen Carey noch gerichtliche Klagen und Untersuchungen etwas auszurichten vermochten. Ein anderes Bild wird uns in der Geschichte der Northern Pacific Railway, dieser jüngsten Pazifischen Bahn, gezeigt, welche ihre Gründer und Förderer und so auch unsern genialen Landsmann Villard ins Verderben stürzte, während sie selbst sich nunmehr zu einem gesicherten Dasein aufgeschwungen hat. — Die Staatseisenbahn-Aufsicht, ihre Aufgabe und ihre Wirksamkeit, wie sie sich in Amerika entwickelt hat, wird in einem weitern Aufsatz an der Thätigkeit zweier Staatsaufsichtsbehörden, der ältern und durch lange Jahre bewährten, der von Massachusetts, und einer der neuesten, der nach schweren Kämpfen im Staate Newyork eingesetzten, geschildert. Mit der Darstellung der Geschichte und des Betriebes der eigenartigen Newyorker Hochbahnen nähert sich dann der Verfasser dem Gebiete der Eisenbahnverwaltung und des Eisenbahnbetriebes, der schwierigen Tariffrage, welche in den folgenden vier Aufsätzen sowohl mit Rücksicht auf den Personen- als den Güterverkehr, die lokalen und die durchgehenden Frachten, in specie die Getreidefrachten, die Eisenbahnkriege und Eisenbahnverbände, mit Meisterschaft untersucht und entwickelt wird.

Den Schluss bildet ein Aufsatz über die Standard Oil Company, nach den eigenen Worten v. d. Leyen's „eine groteske, für alle Zeiten merkwürdige Erscheinung, ein lebendes Bild der haarsträubenden Konsequenzen, welche eine verwerfliche Tarifpolitik für das Publikum nicht nur, sondern auch für die Leiter der Tarifpolitik selbst nach sich zieht.“

Für alle Licht- und Schattenseiten des Amerikanischen Eisenbahnwesens, welche vom Verfasser in dem einleitenden Aufsatz dargestellt sind, findet man in diesen nachfolgenden Essays zahlreiche thatsächliche Belege.

Die Ausführungen v. d. Leyen's erhalten dadurch noch ein erhöhtes Interesse, dass derselbe sehr vieles aus wichtigen Publikationen über Amerikanische Bahnen geschöpft hat, welche nicht im Buchhandel erschienen, also schwer zugänglich sind, wie z. B. die Arbeiten des Statistikers Nimmo und die vorzüglichen, in unserer Zeitung öfter erwähnten Abhandlungen von Albert Fink

Neben diesen Schriften erwähnt v. d. Leyen, welcher bei jedem einzelnen Aufsatz gewissenhaft seine Quellen angiebt, als reichhaltigste Quelle die mit einer Fülle schätzenswerthen Materials ausgestatteten Berichte über die Verhandlungen der Newyorker Enquêtekommission vom Jahre 1879/80.

Wir sind überzeugt, dass kein Leser das v. d. Leyen'sche so vielseitig anregende und höchst anziehend geschriebene Werk unbefriedigt aus der Hand legen wird, auch nicht die Leser des „Archivs", da, abgesehen von den ganz neuen Ausführungen, die in dem „Archiv" veröffentlichten Aufsätze vom Verfasser vielfach erweitert und ergänzt worden sind.

Ein genaues alphabetisches Namen- und Sachregister erhöht den Werth des Werkes als Nachschlagebuch.

Die Ausstattung desselben, sowohl was Druck als Papier anlangt, ist ganz vorzüglich, so dass wir uns verpflichtet fühlen, der Verlagshandlung ganz besondere Anerkennung in dieser Richtung auszusprechen, nicht nur dafür, dass sie uns den Genuss gewährt, diese Essays, welche eine wahre Bereicherung unserer Eisenbahnlitteratur bilden, zu einem Ganzen abgerundet zu studiren, sondern, dass das Werk auch durch seine vollendet schöne Form das Auge erfreut.

Zur Tarifreform in Frankreich.

(Schluss aus No. 34.)

II. Frachtgut.

a) Allgemeine Tarife.

Die Vorschläge der Ostbahn enthielten neben 936 Ermässigungen auch 571 Tariferhöhungen, welch letztere lebhafte Reklamationen seitens der Pariser Handelskammer hervorriefen. Die Gesellschaft erklärte sich indessen auf Veranlassung der Aufsichtsbehörde bereit, zur Paralysirung dieser Erhöhungen die Tarifbasis der 3. Serie um 0,01 Frcs. herabzusetzen, ferner in ein stärkeres Fallen und eine Herabsetzung der Basis der 5. Serie, endlich, in betreff der Spezialtarife, in eine Deklassifikation aller derjenigen Güter einzuwilligen, deren Frachtsätze nach dem allgemeinen Tarife erhöht wurden.

Nachdem diese Aenderungen überall durchgeführt worden, kommen für Frachtgut nach dem allgemeinen Tarife folgende Sätze zur Erhebung:

Pro Tonne und Kilometer in

	Serie 1 Frcs.	Serie 2 Frcs.	Serie 3 Frcs.	Serie 4 Frcs.
bis 100 km	0,16	0,14	0,11	0,10
von 100—300 km	0,15	0,13	0,10	0,09
über 300 km	0,14	0,12	0,09	0,08

	Serie 5 Frcs.		Serie 6 Frcs.
bis 150 km	0,08	bis 25 km . . .	0,08
von 150—200 km	0,07	von 25—100 km .	0,04
über 200 km	0,04	von 100—300 km	0,35
		über 300 km . .	0,03

Die noch aufrecht erhaltenen Tariferhöhungen scheinen hiernach nur von nebensächlicher Bedeutung; sie betreffen ausschliesslich Luxusgegenstände (Liqueure und Spirituosen in Flaschen, Cocosnüsse, Pfefferkuchen, Glasperlen, Malachit, Perlmutter etc.) oder Waaren, welche eine derartige kleine Erhöhung des Transportpreises wohl vertragen können (z. B. Geldschränke etc.), endlich solche Güter, welche stets auf Grund der Spezialtarife befördert werden.

b) Spezialtarife.

Bisher bestanden 72 nach dem Französischen System erstellte Staffeltarife. Dieselben wurden durch 28 (in 12 Gruppen) eingetheilte und nach dem Belgischen System ausgearbeitete Tarife ersetzt. Neun Tariftabellen geben die vollständig ausgerechneten Sätze für Entfernungen von 1—500 km. Viele feste Tarifsätze sind weggefallen, eine grosse Anzahl derselben musste indessen theils aus Konkurrenzrücksichten, theils zur Schonung berechtigter Ansprüche beibehalten werden.

Unter den „Allgemeinen Bestimmungen" findet sich folgende Vorschrift:

„Die Sätze der Spezialtarife finden nur insoweit Anwendung, als der Versender dies ausdrücklich auf dem Frachtbriefe vorschreibt. Der Versender kann sich darauf beschränken, eine der folgenden Angaben einzutragen: „Spezialtarif", — „Ermässigter Tarif" — oder „der am meisten ermässigte Tarif". Diese drei Angaben werden als gleichwerthig angesehen und es folgt ipso facto aus der Vorschrift einer derselben, dass der Versender sich sämmtlichen Bedingungen unterwirft, welche die hiernach in Anwendung zu bringenden Tarife vorschreiben."

Diese Vorschrift ist um so wichtiger, als der Versender in der Lage ist, ohne komplizirte Recherchen und die dadurch bedingten Irrthümer, aus den den Spezialtarifen beiwohnenden vortheilhaften Bedingungen Nutzen zu ziehen.

Wir wollen nun noch kurz diejenigen Aenderungen mittheilen, welche die Ostbahn gegenüber den früheren Tarifen eingeführt hat.

Tarif No. 1 (Thiere). Der neue kilometrische Tarif, welcher beim Transport von Pferden und Maulthieren, sowie Grossvieh auf sämmtlichen Linien in Anwendung gebracht wird, enthält Ermässigungen zwischen 9 und 35 pCt.; auch sind die Versandbedingungen für den Transport von Schafen und Ferkeln gegenüber den früheren bedeutend günstiger gestaltete worden.

Tarif No. 2 (Cerealien). Sämmtliche festen Sätze des früheren Tarifs sind aufgehoben. Die gebotenen Ermässigungen belaufen sich bis zu 7 Frcs. oder 40 pCt. bei Entfernungen von 250 km. Die Aufhebung der festen Sätze hat selbstverständlich auch Erhöhungen der Fracht zur Folge, indessen übersteigt keine der letzteren 2 Frcs.

Tarif No. 6 (Getränke und Liqueure). Für andere Getränke und Liqueure, als Bier, mineralische Wasser und Limonaden, enthält der neue Tarif Ermässigungen von 1 Frcs. bei Entfernungen von 200 km, 2 Frcs. bei 300 km und 6 Frcs. bei 500 km Entfernung.

Tarif No. 7 (Steinkohlen und mineralische Brennmaterialien). Es ist möglich gewesen, in diesem Tarife eine grosse Reihe fester Sätze fortfallen und auf sämmtlichen Strecken die Tariftabelle G anwenden zu lassen, bei welcher sich für den Transport der Steinkohlen Ermässigungen von 3 Frcs. bei Entfernungen von 200 km, von 5 Frcs. bei solchen von 400 km und von 7 Frcs. bei Entfernungen von 500 km ergeben.

Der Tarif No. 13 (Mineralien) enthält keine festen Sätze mehr und ist derselbe unter den neuen Tarifen einer derjenigen, welcher die meisten Vortheile für die Industrie gewährt.

Tarif No. 14 (Metallurgische Produkte). Wegfall aller festen Sätze. Nach § 2 dieses Tarifs kommen bei Sendungen nach Paris niedrigere kilometrische Einheitssätze ab aller derjenigen Stationen zur Berechnung, welche mehr als 200 km von Paris entfernt sind.

Wir wollen schliesslich noch einer im Tarif No. 28 (Verschiedene Bestimmungen) aufgeführten Neuerung erwähnen:

Es wird nämlich hier zwischen dem Lokalverkehr und dem Verbandsverkehr unterschieden und es übernimmt im ersteren Falle die Gesellschaft für alle in der Tarifirung seitens der Beamten begangenen Irrthümer die Verantwortlichkeit, wenn der Versender in den Frachtbrief eine der weiter oben angeführten Bezeichnungen „Ermässigter Tarif" etc. eingetragen hat. Dagegen ist die Gesellschaft nicht dafür verantwortlich, wenn der von ihren Beamten für den Weitertransport auf den Anschlussbahnen berechnete Transportpreis nicht dem niedrigsten der auf diesen Bahnen bestehenden Tarife entspricht. Diese Unterscheidung ist übrigens billig, denn es ist selbstverständlich, dass die Beamten einer Bahn auf das Genaueste mit denjenigen Tarifen Bescheid wissen müssen, welche sie täglich anzuwenden berufen sind; dagegen wäre es unbillig, von ihnen auch die Kenntniss der Tarife aller übrigen Bahnen zu verlangen.

Was nun die ziffermässige Höhe der seitens der Ostbahn gewährten Preisermässigungen betrifft, so ist zu bemerken, dass der neue Tarif für den Transport von Cerealien der Gesellschaft eine Einbusse von 382 000 Frcs. auferlegt; die Mindereinnahme bei den Kohlensendungen ist auf 300 000, diejenige bei den Holztransporten dagegen auf 26 000 Frcs. veranschlagt worden.

—ch.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2163 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Statistik über die Dauer der Schienen (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 2371 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend anderweite Abgrenzung des Geschäftsbezirks der Königlichen Eisenbahndirektion Breslau (abgesandt am 1. d. Mts.)

No. 2389 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Schluss der Jagd in Luxemburg (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 2416 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Aufhebung der Massregeln zur Abwehr der Einschleppung von Viehseuchen (abgesandt am 1. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Die Sekundärbahn-Vorlage im Herrenhaus.

In der Sitzung des Herrenhauses am 2. d. M., welcher Minister Maybach mit zahlreichen Kommissarien beiwohnte, wurde der Bericht der Eisenbahn-Kommission über den Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staatseisenbahnnetzes, sowie über die dazu eingegangenen Petitionen berathen.

Der Berichterstatter Herr Bredt empfahl, dem Gesetzentwurf in Uebereinstimmung mit dem Abgeordnetenhause unverändert die verfassungsmässige Zustimmung zu ertheilen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten, Maybach, erwiderte Herrn von Plötz, — welcher die Ausführung einer Zweigbahn von Alt-Damm über Wollin nach Neustrelitz befürwortete — dass man in den Erweiterungsbauten mit der Zeit immer weiter und so auch zur Ausführung dieser Bahnlinie kommen werde. Die Staatsregierung werde ihrer Verpflichtung nach und nach überall gerecht werden, sobald nur die Mittel dazu vorhanden seien; man möge nur Vertrauen haben. Es müssten die Bedürfnisse aller Provinzen Berücksichtigung finden. Seit 1879 sei für diese Meliorationen im Extraordinarium die Summe von 533 190 000 *M.* in Anspruch genommen worden. Dieselbe sei gedeckt durch die Beträge, die beim Erwerb der Bahnen mit überkommen sind, in Höhe von 180 Millionen Mark, sowie in Nettoüberschüssen über die Verzinsung der Staatsschuld von insgesammt 412 Millionen Mark. Es belasteten also den Staatssäckel faktisch nur noch 120 Millionen, zu denen aber an aus früheren Zeiten ersparten Krediten u. s. w. 100 Millionen und alljährlich noch die Beträge für die Amortisation der Prioritäten hinzukämen. Die Ueberschüsse der Staatseisenbahnen hätten dazu gereicht, um damit über 400 000 Kilometer Eisenbahnen zu bauen, und hierbei habe sich die Staatsregierung genau innerhalb der der Finanzverwaltung nach Altpreussischen Grundsätzen gezogenen Grenzen gehalten.

Freiherr von Mirbach erklärte, er vermisse in der Vorlage die Fürsorge für die Provinz Ostpreussen und möchte wenigstens bitten, die Meliorationsarbeiten dort in höherem Masse zu fördern, namentlich in den Kreisen Ortelsburg und Sensburg. Auch wünschte Redner die Vermehrung der Schienenwege nach der Provinzialhauptstadt Königsberg und bat ferner, für den Absatz der Produkte dieser Provinz, wenn möglich, durch Kanäle Sorge zu tragen und überhaupt durch Einführung billiger Tarife für einen besseren Absatz derselben nach dem Westen zu wirken.

Der Staatsminister Maybach erwiderte: die Staatsregierung sei augenblicklich mit der Frage beschäftigt, wie sie den Wünschen des Ostens in Bezug auf den Absatz seiner Produkte nachkommen könne, ohne die Staatsfinanzen zu schädigen und ohne dass die Produktion von Mitteldeutschland dadurch beeinträchtigt werde.

Freiherr von Solemacher bat den Minister um die Einrichtung von Rauchkoupees für die Wagen I. Klasse auf den Staatseisenbahnen.

Graf Pfeil fragte den Minister: ob Aussicht vorhanden sei, dass der Bau einer Bahn von Mittelsteine nach Ottendorff (Grafschaft Glatz), an der Oesterreichischen Grenze, bald in Angriff genommen werden würde.

Der Staatsminister Maybach erwiderte, dass die desfallsigen Verhandlungen mit Oesterreich erst neuerdings zu Ende geführt worden seien, und dass er hoffe, die Angelegenheit werde nunmehr in Fluss kommen. Auch in betreff der Wünsche des Freiherrn von Solemacher stellte der Minister das Entgegenkommen der Staatseisenbahn-Verwaltung in Aussicht.

Nachdem noch Graf Brühl einige kurze Bemerkungen zu den Ausführungen der Freiherren von Solemacher und von Mirbach gemacht hatte, wurde die Generaldebatte geschlossen und in der Spezialberathung die Anträge der Kommission ohne Debatte angenommen.

Die Beschlagnahme von Eisenbahnwagen.

Der von Bayern beim Bundesrathe beantragte Gesetzentwurf, wodurch die Beschlagnahme von Eisenbahn-Betriebsmitteln zu Pfandzwecken untersagt werden soll (siehe vorige Nummer S. 431), ist nicht nur von allgemeinrechtlicher und civilrechtlicher, sondern wegen seiner Beziehung zu Oesterreich auch von handelspolitischer Bedeutung. Schon vor längerer Zeit wurde dem Reichstage bekanntlich ein Gesetzentwurf vorgelegt, welcher den Grundsatz der Exterritorialität der Vertreter fremder Staaten auf das Eigenthum fremder Staaten ausdehnt und dieses von jeder gerichtlichen Beschlagnahme ausnehmen will. Diese Vorlage, welche, wie die jetzige Bayerische, hauptsächlich durch die unliebsamen Folgen der Oesterreichischen Kouponprozesse veranlasst wurde, stiess im Reichstage auf juristische Bedenken und kommt dort nicht zur Berathung. Dieser Umstand dürfte Bayern, welches vielfach von diesen Kouponprozessen berührt worden ist, veranlasst haben, nunmehr eine selbstständige Regelung der Eisenbahnwagen-Frage vom Standpunkte des Verkehrsinteresses und ohne Rücksicht darauf, ob das betreffende Material in- oder ausländisches, privates oder Staatseigenthum ist, vorzuschlagen. Die Motive der Vorlage (welche zum Theil bereits in voriger Nummer erwähnt wurden) betonen, dass, wenn schon nach dem Postgesetze von 1871 die Posten von Pfändung und Exekution befreit sind, das öffentliche Interesse dies noch weit mehr für die Eisenbahnen fordern müsse, deren viel bedeutendere Aufgaben, bei denen ausserdem auch die Landesvertheidigung eine Rolle spiele, die Fernhaltung auch der geringsten Störungen verlangen. Die Motive weisen darauf hin, dass die Schweiz (Bundesgesetz vom 24. Juni 1874) England, Italien das rollende Material der Bahnen vor gerichtlicher Beschlagnahme, namentlich zur Sicherstellung der Forderungen von Privatgläubigern schützen. Nach Oesterreichischem Eisenbahnrechte (Gesetz vom 19. Mai 1874) bildet die Eisenbahn mit allen zur Herstellung, Instandhaltung und Betriebsführung erforderlichen Mitteln ein einheitliches Objekt, und kann an dessen einzelnen Bestandtheilen weder ein Pfandrecht erworben noch eine Exekution auf dieselben geführt werden. Aehnliche Bestimmungen hätten die Deutschen Entwürfe eines Reichs-Eisenbahngesetzes von 1874, 1875 und 1879 vorgeschlagen; auch die Kommission für Berathung der Reichs-Justizgesetze habe seinerzeit einen ähnlichen Grundsatz befürwortet. Im Handelsvertrage mit Oesterreich-Ungarn vom 16. Dezember 1878 sei geradezu bestimmt worden, dass Eisenbahn-Fahrbetriebsmittel, welche aus dem einen Gebiete in das andere übergegangen sind, wegen keiner wie immer gearteten Forderung zum Gegenstande einer gerichtlichen Sicherstellungs- oder Exekutionsmassnahme gemacht werden dürfen. Diese Immunität ausländischer Fahrbetriebsmittel, welche in den späteren Handelsvertrag mit Oesterreich-Ungarn vom 23. Mai 1881 nicht wieder aufgenommen wurde, sei demnach durch mehrere Jahre hindurch in Deutschland bereits geltendes Recht gewesen. Die Motive bemerken, dass, wenn das Bedürfniss nach einer solchen Bestimmung sich im internen Deutschen Verkehre noch nicht so fühlbar gemacht habe, dies daher rühre, dass in Deutschland die meisten Bahnen Staatseigenthum seien, bei welchem das öffentliche Recht ohnedies die Beschlagnahme meist ausschliesse. Aber die allgemeinen Gesichtspunkte, welche hier in Betracht kommen, seien für alle Bahnen, auch für die Privatbahnen massgebend, und es empfehle sich überdies im Interesse des Verkehrs, die Immunität des Betriebes auch auf diejenigen ausländischen Bahnen auszudehnen, die sich auf Deutschem Boden befänden. Die speziell auf Bayern Bezug nehmenden Motive haben wir bereits in voriger Nummer mitgetheilt.

Der Bayerische Antrag begegnet übrigens einem gewissen Widerspruch aus Handelskreisen, der sich darauf stützt, dass man mit solcher Anordnung nur den Deutschen Kapitalisten ein wirksames Mittel aus der Hand nehmen würde, ihren berechtigten Ansprüchen gegen fremde Schuldner zur Anerkennung zu verhelfen. Diesem Widerspruch wird nun in einem Theil der Presse mit dem Hinweis begegnet, der Handelsstand habe ja ein viel wirksameres Mittel in der Hand, fremde Schuldner zur Zahlung zu zwingen — er solle nur einfach die Notirung der betreffenden Werthe in den Kourszetteln und den Handel in denselben an den Deutschen Börsen auf so lange einstellen, als den berechtigten Ansprüchen nicht genüge gethan sei.

Mit Recht tritt der „Berl. Aktionär“ gegen eine solche Massnahme auf, indem er ausführt: Die Streichung irgend welcher Papiere aus dem Kourszettel, ihre Verbannung aus dem Handel an den Börsen schädigt den Aussteller der Papiere mindestens so lange nicht, als er nicht genöthigt ist, an die betreffende Börse mit dem Versuch des Verkaufs neuer Titel heranzutreten. Hat ein Staat oder eine Aktiengesellschaft einmal irgend ein Papier fest verkauft, so ist es ihm ziemlich gleichgültig, ob dasselbe und wie es an den Börsen gehandelt werden kann. Nur in dem Fall, dass eine Neuemission erfolgen sollte, würde sich die Ausschliessung unangenehm bemerkbar machen. Wohl aber würden durch solche Ausschliessung sofort alle jene Besitzer der Papiere unschuldigerweise geschädigt, die sich zu einem Verkauf derselben entschliessen möchten, und denen man nun solchen Verkauf erschweren oder gar unmöglich machen wolle. Die Strafe der Ausschliessung träfe in erster Reihe jene kleinen Leute, die sich ruhig den Koursabzug haben gefallen lassen, und sie würde ihnen auferlegt lediglich zu Gunsten und im Interesse einzelner Spekulanten, welche die Koupons aufkaufen und durch Prozesse eine höhere Zahlungsweise erzwingen und den Profit in die Tasche stecken.

Landes-Eisenbahnrath.

Der ständige Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths tritt, wie die „Voss. Ztg.“ berichtet, am 15. Mai zusammen und wird sich u. A. mit Einführung 1. eines Exporttarifes von Berlin nach Petersburg und 2. eines Ausnahmetarifes für Eisen und Stahl von Peine und Braunschweig nach den Deutschen Nord- und Ostseehäfen beschäftigen.

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn.

Der „Reichs-Anzeiger“ publizirt die Konzessionsurkunde vom 20. April d. J. für die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn, betreffend den Bau und Betrieb der auf das Preussische Staats-

gebiet fallenden Strecken der Eisenbahn von Blankenburg über Rübeland und Elbingerode nach Tanne.

Für die Bahn ist die Bahnordnung für Deutsche Bahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 massgebend. Der Konzessionär ist verpflichtet, die Bahn längstens bis zum 1. Juli 1887 zu vollenden und in Betrieb zu setzen. Zur Sicherstellung dieser Verpflichtung muss derselbe 50 000 *M.* bei der General-Staatskasse verpfänden, welche eventuell als Konventionalstrafe in Anspruch genommen werden. — Nach unserer Information wird die Bahn aber bereits weit früher schon eröffnet werden, nämlich die 13,4 km lange Strecke Blankenburg - Rübeland im Hochsommer d. J. und die Schlussstrecke bis Tanne im Hochsommer 1886.

Eisenbahn Quedlinburg-Suderode-Ballenstedt.

Der Verkehr auf dieser Linie soll angeblich noch in diesem Jahre eröffnet werden.

Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Aus dem Protokoll des Verwaltungsraths bringt die „Nat. Z." folgende Mittheilungen: Die Bahnunterhaltungskosten sind (im vorigen Jahre) geringer gewesen als im Vorjahre, in welchem hohe Wasserschäden zu ersetzen waren, die Betriebsausgaben haben deshalb trotz der grossen Verkehrssteigerung nur um 138 000 *M.* zugenommen. Der Staatszuschuss hat sich durch Besserung der Erträgnisse der garantirten Linien um beinahe 100 000 *M.* und durch Reduktion der Ausgaben um 9 000 *M.* vermindert. Die Rheinhessischen Bahnen haben die Grenze des garantirten Betrages nahezu erreicht, während der Verkehr der Odenwaldbahn nur langsam erstarkt. Auf den Preussischen Linien werden mit Zustimmung des Eisenbahnministers die Rücklagen für die Folge nach der Beschaffenheit des vorhandenen Oberbaues berechnet. Da für Stahlschienen und Eisenschwellen erheblich geringere Einheitssätze zu Grunde gelegt sind, wird die Rücklage sich mit fortschreitender Erneuerung in diesen Materialien ermässigen. Die Verzinsung der Obligationen wird durch die Reduktion der Anlehen auf nominell 96 971 428 Mark (davon 6 147 000 *M.* noch unbegeben um 402 063 *M.*), die Amortisation um 77 785 *M.* ermässigt, die Amortisation wird im laufenden Jahre um fernere 99 000 *M.* vermindert. Der Nettoüberschuss pro 1884 nach Abzug der bereits bezahlten Abschlagsdividende von 2 pCt. beträgt 4 094 715 *M.* (1883: 3 440 814 *M.*). Derselbe wird wie folgt verwendet: 2,4 pCt. Superdividende 2 685 600 *M.*, Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linien 900 000 *M.*, Reservefonds 35 684 *M.*, Tantième an den Verwaltungsrath 93 159 *M.*, Tantième an die Beamten 93 159 *M.*, Beitrag zur Pensionskasse 100 000 *M.*, der Rest mit 187 112 *M.* geht auf neue Rechnung. Es konnte in den letzten 4 Jahren bei der Erhöhung der Einnahmen um mehr als 3 Millionen Mark, trotz der um 1 200 000 *M.* gestiegenen Ausgaben, die Dividende mässig gesteigert werden, die Kündigung der sämmtlichen direkten Tarife durch die Preussischen Staatsbahnen lenkte seit dem 1. Januar d. J. den sämmtlichen Verkehr zwischen Rheinland-Westfalen und Württemberg, Baden, Elsass und der Pfalz von den linksrheinischen Routen auf theilweise sehr erhebliche Umwege. Die finanzielle Einbusse hat sich bereits in den ersten 3 Monaten geltend gemacht. Bei weiterer Durchführung der Kündigungen wird auch der Transitverkehr mit Bayern und Oesterreich verloren gehen, ebenso wird der der Bahn bisher zugestandene Theil des Mitteldeutschen und Nordwestdeutschen Verkehrs der Main-Neckarbahn überwiesen werden. Auch die Hoffnung auf Zuweisung des Verkehrs der neu eröffneten Westerwaldbahn, zu der die Ludwigsbahn einen Beitrag von 800 000 *M.* geleistet hat, ist nicht erfüllt. Auch die Verhandlungen mit der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. sind bisher resultatlos geblieben, die Reklamationen beim Reichs-Eisenbahnamt blieben ohne Erfolg, selbst ohne Antwort. Die Grossherzogliche Regierung hat sich infolge davon direkt mit der Preussischen Regierung in Verbindung gesetzt. Die Besprechungen, welche auf diese Anregung hin am 6. und 7. Februar zwischen den Kommissarien der beiden Staaten und den Vertretern der streitenden Bahnverwaltungen stattgefunden haben, hatten zunächst den Erfolg, dass die Publikation der auf den 1. April beabsichtigten Tarifkündigungen verschoben wurde und die Erörterungen der bestehenden Gegensätze einen Weg zur event. Ausgleichung erkennen liessen. Eine Abschlagsdividende kann nach den Bestimmungen des neuen Aktiengesetzes ferner nicht ausgezahlt werden. Der Bericht erwähnt auch, dass im Jahre 1884 die Umführungs- und die neuen Bahnhofsbauten in Mainz (am 15. Oktober) eröffnet wurden, desgleichen eine kurze neue Strecke von Griesheim zum Bahnhof Frankfurt a/M. (16. Juli 1884).

Kaysersberger Thalbahn.

Ueber die am 18. Januar d. J. eröffnete, von der Lokomotivfabrik Krauss & Co. erbaute schmalspurige Strassenbahnlinie Colmar-Kaysersberg haben wir in No. 8 S. 88 des laufenden Jahrgangs einen Bericht von sachverständiger Seite gebracht.

Zur Zeit sind zwei weitere Strecken derselben Unternehmung, nämlich Horburg-Colmar und Kaysersberg-Schnierlach im Bau, zusammen 24,17 km, konzessionirt unterm 16. April 1884. Man hofft diese am 1. Mai 1884 in Bau genommenen Linien bis 1. November d. J. eröffnen zu können. Die Spurweite derselben ist 1 m, das veranschlagte Baukapital beträgt 1 602 000 *M.*

Die ersterwähnte 3,82 km lange Linie Horburg-Colmar ist vom Kanal bis Colmar — auf 2 km — doppelspurig, um sowohl schmal- wie normalspurige Wagen transportiren zu können. Der Kanal, welcher als Zwischenstation aufgeführt wird, ist der Hafen für Colmar, ein Zweigkanal des Rhein - Rhonekanals.

Die 8,93 km lange Linie Kaysersberg-Schnierlach bildet die Fortsetzung der in Betrieb stehenden Linie Colmar-Kaysersberg. Als Zwischenstation an derselben werden uns genannt: Alspach, Urbach, Eschelmer-Urbeis und die Endstation Schnierlach. Bau- und Betriebsleiter ist Ingenieur Theodor Lechner in Colmar i/E.

Ausserdem steht die Ertheilung der Konzession für die 5 km lange, nach den Prinzipien der Kaysersberger Thalbahn zu erbauende Strassenbahn Colmar - Winzenheim bevor, welche dann gleichfalls mit den anderen Theilstrecken noch in diesem Jahre zur Eröffnung kommen soll.

Tramways Mülhausen.

Die zusammen 25 km langen Linien Mülhausen-Ensisheim und Mülhausen - Wittenheim sind seit 1. Mai d. J. im Bau und sollen bis Ende dieses Jahres eröffnet werden. Die Bahn ist schmalspurig (1 m) und eingleisig.

Diverse Fabriken werden durch die Bahnlinien aufgeschlossen, welche folgende Stationen erhalten:

a) Mülhausen-Ensisheim.	km	b) Mülhausen-Wittenheim.	km
1. Mülhausen		1. Mülhausen	
2. Modenheim	4	2. Illzach	4
3. Sausheim	6	3. Kingersheim	6
4. Baldersheim	8	4. Wittenheim	8
5. Battenheim	10		
6. Ensisheim	17		

Der Bau wird ausgeführt von den Tramways Mülhausen. Das Baukapital beträgt 850 000 *M.*

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Dem Geschäftsbericht der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft für das Jahr 1884 entnehmen wir folgendes: Die Einnahmen betrugen im ganzen 5 495 776 *M.* gegen 5 360 815 *M.* im Vorjahre, pro Kilometer 15 750 *M.* gegen 15 364 *M.* im Vorjahre. Der Personenverkehr brachte insgesammt 2 162 206 Mark, der Güterverkehr 2 689 926 *M.*, die Viehbeförderung 248 982 Mark. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 289 242 *M.* gegen 284 342 *M.*, für die Bahnverwaltung 636 659 *M.* gegen 628 316 *M.*, für die Transportverwaltung 1 621 582 *M.* gegen 1 496 109 *M.* im Vorjahre; in Summa 2 547 483 *M.* gegen 2 408 768 Mark im Vorjahre, pro Kilometer Bahnlänge 7 301 *M.* gegen 6 903 Mark im Vorjahre. Die Betriebskosten erforderten von der Gesammteinnahme in Summa 46,65 pCt. gegen 44,93 pCt. im Vorjahre. Die Gesammteinnahme belief sich auf 5 495 776 *M.*, die Betriebsausgabe auf 2 547 483 *M.*, der Ueberschuss mithin auf 2 948 293 *M.* Hierzu tritt der aus dem Jahre 1883 auf die Betriebsrechnung pro 1884 übernommene Gewinnvortrag mit 310 000 Mark, mithin stehen pro 1884 zur Verfügung 3 258 293 *M.* Davon ist gezahlt: 1. die vertragsmässig an die Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung pro 1884 zu leistende Annuität mit 960 000 *M.*, 2. die Eisenbahnsteuer pro 1884 mit 37 467 *M.*, 3. der regulativmässig pro 1884 an den Erneuerungsfonds zu gewährende Zuschuss von 370 000 *M.* und ausserdem beschlussmässig eine Extrarücklage in denselben von 206 947 *M.*, 4. die beschlussmässig pro 1884 als Rücklage in den Reservefonds abzuführende Quote von 52 764 *M.*, 5. an Tantième 52 114 *M.*, 6. als Dividende pro 1884 auf das Aktienkapital von 13 500 000 *M.* à 9,4 pCt. 1 269 000 *M.*, der Rest ist als Gewinnvortrag auf die Betriebsrechnung pro 1884 übertragen mit 31 000 *M.* An Betriebsmitteln waren 1884 vorhanden: 63 Lokomotiven, 150 Personenwagen, 28 Gepäckwagen und 939 Güterwagen.

Mecklenburgische Eisenbahnen.

Die Verbindung zwischen der Neubrandenburg-Friedländer und Mecklenburgischen Südbahn wird dem Vernehmen nach in allernächster Zeit in Angriff genommen werden. Bekanntlich konnte eine Einigung hinsichtlich der Einmündung der Friedländer Bahn in den Bahnhof Neubrandenburg zwischen den leitenden Verwaltungen nicht erzielt werden; die Verbindung wird nunmehr in Form einer Ueberbrückung der Friedrich-Franz- und Nordbahn ausgeführt werden.

Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn.

Der Gothaer Landtag hat das ministerielle Decret, betreffend die Weiterführung der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, unter staatlicher Subvention durch den Generalunternehmer Herrn Bachstein hier, bis Gräfenroda (Station der Erfurt-Ritschenhausener Bahn) und pachtweise Uebernahme derselben durch den Herrn Bachstein einer aus 7 Abgeordneten gebildeten Kommission zur Vorberathung überwiesen.

Ostpreussische Südbahn.

Die in Königsberg i. Pr. am 25. April abgehaltene Generalversammlung der Ostpreussischen Südbahn genehmigte die auf der Tagesordnung stehenden Vorlagen und wählte die ausscheidenden Mitglieder des Verwaltungsraths wieder.

Oldenburgische Eisenbahn Ahlhorn-Vechta.

Die Eröffnung dieser Strecke ist für den 1. Oktober in Aussicht genommen

Preussische Staatsbahnen: Spandauer Bahnhöfe

Von den beiden die Stadt berührenden Bahnhöfen, welche seit der Verstaatlichung der Berlin-Hamburger Eisenbahn nunmehr beide in Staatsverwaltung übergegangen sind, soll einer ausser Betrieb gesetzt werden. In dieser Angelegenheit wird, wie der „Berl. Akt." berichtet, am 9. Mai cr. eine Konferenz massgebender Persönlichkeiten stattfinden, zu welcher auch der stellvertretende Bürgermeister der Stadt Spandau eingeladen worden ist. Dem Vernehmen nach wird die Aufgabe der Konferenz hauptsächlich darin bestehen, das bereits entworfene Projekt, nach welchem der Bahnhof der Hamburger Eisenbahn ausser Betrieb gesetzt wird, zum endgültigen Abschluss zu bringen.

Direktionsbezirk Elberfeld: Haltestelle Brachbach.

Am 1. Mai d. J. wird die für den Wagenladungsverkehr bereits eingerichtete Haltestelle Brachbach (zwischen Kirchen und Niederschelden) auch für den Personenverkehr eröffnet. Eine direkte Personen-Abfertigung von und nach Brachbach findet nach und von Betzdorf, Kirchen, Niederschelden, Eiserfeld und Siegen statt.

Aus Sachsen.

Eisenbahnbauten der Sächsischen Staatsbahnen.

(Fortsetzung aus No. 34.)

II. 2. Linie Potschappel-Wilsdruff

Diese ebenfalls schmalspurig zu bauende Sekundärbahn hat den Zweck, für die Stadt Wilsdruff, welche bereits seit Jahren eifrig um Erlangung eines Eisenbahnanschlusses bemüht ist, und für deren ziemlich dicht bevölkerte Umgebung eine Eisenbahnverbindung nach Dresden (im wesentlichen für den Personenverkehr) und zugleich eine Verbindung mit dem Kohlenbecken des Plauenschen Grundes herzustellen.

Von einer selbstständigen, Dresden und Wilsdruff direkt verbindenden Linie musste schon wegen der Terrainschwierigkeiten und der damit verbundenen unverhältnissmässigen Kosten abgesehen werden; es war vielmehr auf die Abzweigung von der im Centrum des Kohlenbeckens im Plauenschen Grunde gelegenen Station Potschappel der Linie Dresden-Chemnitz zurückzukommen, zumal diese Verbindung sich nur wenig länger darstellt als eine direkte Linie Dresden-Wilsdruff. Für den zu erwartenden Verkehr wird die gewählte schmale Spur voraussichtlich vollständig genügen, sie empfiehlt sich aber um so mehr, als infolge der ungünstigen Terrainverhältnisse eine normalspurige Bahn ganz erheblich theurer werden würde.

Von besonderem Interesse ist, dass die Schmalspurbahn noch 0,55 km ab Bahnhof Potschappel in die vorhandene vom Bahnhof Potschappel nach Niederhermsdorf führende normalspurige Kohlenzweigbahn einmündet und dieselbe unter Einlegung einer dritten Schiene bis Station 28 + 25, also auf eine Länge von 2 300 m, mit benutzt. Die Gesammtlänge der Bahn mit Einschluss der gemischtspurigen Strecke beträgt 11,2 km.

Der tiefste Punkt der Bahn ist der Bahnhof Potschappel mit einer Planiehöhe von 161,5 m über der Ostsee, der höchste Punkt befindet sich bei Kesselsdorf mit 317,8 m Seehöhe, während der Endpunkt der Bahn Wilsdruff wieder nur 271,5 m Seehöhe aufweist. Die Bahn steigt daher auf die ersten 7 km Länge im ganzen um 156,3 m und fällt dann wieder auf 4,2 km um 46,3 m. Die stärkste Steigung befindet sich zwischen Niederhermsdorf und Kesselsdorf und beläuft sich in einer Länge von fast 3 600 m auf 1 : 30. Der kleinste Kurvenradius stellt sich auf 100 m.

Ausser den Endstationen Potschappel und Wilsdruff wird die Bahn Haltestellen für Personen- und Güterverkehr in der Nähe der Ortschaften Niederhermsdorf, Kesselsdorf und Grumbach erhalten, während für das an der gemischtspurigen Theilstrecke liegende Dorf Zauckeroda nur eine Personenhaltestelle vorgesehen ist. Das Baubüreau befindet sich in Potschappel.

An bedeutenderen Kunstbauten machen sich erforderlich: Die Verlängerung einer Kommunikationsweg-Unterführung um ca. 30 m, sowie die Herstellung eines 2,5 m breiten und 2,5 m hohen gewölbten Personentunnels auf Bahnhof Potschappel und ein ca. 70 m langer, im Mittel 8,0 m hoher eiserner Viadukt zur Thalübersetzung oberhalb Niederhermsdorf. Die Bodenbewegung wird sich auf ca. 80 000 cbm erstrecken. Die grössten Bauschwierigkeiten liegen auf der oben gedachten, mit 1 : 30 ansteigenden Strecke, wo sich die Bahn an den steilen Hängen des Kesselsdorfer Grundes ca. 8 m über der Thalsohle hinzieht und zur Entwickelung der nöthigen Länge einige Seitenthäler mit ausfährt.

Die für die Bahn bewilligte Summe beläuft sich auf 891 000 Mark, also ca. 81 000 ℳ pro Kilometer. Der Bau soll im Herbst dieses Jahres beginnen und, günstiges Winterwetter vorausgesetzt, im Herbst 1886 vollendet sein.

In betrieblicher Hinsicht ist in Aussicht genommen, das von der Schmalspurbahn mitbenutzte normalspurige Gleis lediglich als Zweiggleis der Station Potschappel weiter bestehen zu lassen, nicht aber, wie dies von mehreren Interessenten angeregt worden war, für den allgemeinen Güterverkehr nutzbar zu machen. Man ging dabei davon aus, dass ein normal- und zugleich ein schmalspuriger Betrieb auf derselben Strecke leicht zu unliebsamen Verwickelungen führen könne.

II. 3. Linie Wilischthal-Ehrenfriedersdorf mit Zweigbahn Herold-Thum.

Diese gleichfalls schmalspurige Sekundärbahn soll auf der Station Wilischthal der Chemnitz-Annaberger Linie abzweigen, das Wilischthal in seiner ganzen Länge durchziehen und in einer Gesammtlänge von 14 km bis zur Stadt Ehrenfriedersdorf fortgeführt werden. Sie hat vor allem den Zweck, die zahlreichen, theilweise sehr bedeutenden industriellen Etablissements des Wilischthales mit dem Sächsischen Eisenbahnnetze zu verbinden. Für 14 dergleichen Etablissements (Baumwollenspinnereien, Papierfabriken, Mühlen etc.) sind Privat-Zweiggleisanlagen vorgesehen.

Die Bahn muss schmalspurig ausgeführt werden, da der Bau einer normalspurigen Bahn bei den scharfen Windungen des Gebirgsthales ausserordentliche Schwierigkeiten bieten und unverhältnissmässige Kosten verursachen würde. Das Normalprofil des lichten Raumes soll jedoch dergestalt angenommen werden (3,50 m Breite und 4,71 m lichte Höhe), dass auch normalspurige Wagen vermittelst des Rollbocks auf der Schmalspurbahn befördert werden können.

Die Bahn überschreitet unmittelbar nach Verlassen des Bahnhofs Wilischthal die Zschopau und gewinnt nach Kreuzung einer Strasse das Wilischthal, an dessen steilen und bewaldeten Hängen sie sich unter mehrfacher Ueberbrückung des Wilischbaches bis Ehrenfriedersdorf hinzieht. 54 pCt. der Linie liegen in gerader Linie, 28 pCt. in Kurven mit einem Radius von mehr als 100 m, 18 pCt. in Kurven mit einem Radius von 100 m und weniger. Der kleinste Halbmesser ist 50 m lang. In der Horizontale liegen nur 17 pCt.; die Maximalsteigung ist 1 : 40 und zwar liegen 16 pCt. der ganzen Bahn in dieser Steigung. Die Gesammtsteigung beläuft sich auf 175,5 m.

Die Seitenbahn nach Thum — deren Ausführung längere Zeit zweifelhaft war, jetzt aber, nachdem die Stadtgemeinde Thum sich zu unentgeltlicher Abtretung eines Theiles des erforderlichen Areals und zu Leistung eines Beitrages von 6 000 ℳ zu den übrigen Grunderwerbskosten bereit erklärt hat, während eine weiter betheiligte Gemeinde in Gemeinschaft mit einigen Industriellen noch 2 000 ℳ beitragen wird, gesichert erscheint — zweigt von der Hauptlinie bei der Haltestelle Herold ab und erreicht in einer fast gleichmässigen Steigung von 1 : 40 nach 1,82 km die 42 m über der Haltestelle Herold gelegene Endstation Thum. Von dieser Seitenlinie liegen 61 pCt. in gerader Linie, 19 pCt in Kurven mit Radien von über 100 m, 20 pCt. in Kurven mit Radien von geringerer Länge.

Verkehrsstellen für den allgemeinen Verkehr sind, abgesehen von den Endstationen Wilischthal, Ehrenfriedersdorf und Thum, bei Griesbach, Gelenau und Herold in Aussicht genommen. Ausserdem sind, wie bemerkt, noch zahlreiche Privat-Zweiggleisanlagen vorgesehen. Das Baubüreau befindet sich in Ehrenfriedersdorf.

Die Bodenbewegung umfasst für die eigentliche (14 km lange) Wilischthalbahn 122 500 cbm, wovon der grösste Theil als Felsen (Glimmerschiefer) zu gewinnen ist. Zu Befestigung der Bahnböschungen sind 6 500 qm Böschungspflaster und 3 300 cbm Futtermauer erforderlich. Hiervon kommen auf die ersten 4 km — wegen der hier besonders steilen Thalhänge — 4 700 qm (72 pCt. des Gesammtbedarfs) Pflaster und 2 700 cbm (82 pCt.) Futtermauer. Bei der Zweiglinie Herold-Thum beträgt die Massenbewegung 115 000 cbm.

An Kunstbauten sind auf der Hauptstrecke erforderlich: ein Viadukt mit eisernem Ueberbau (Parabelträger) mit 4 Oeffnungen von 18,00 m Lichtweite und 9,2 m Lichthöhe zur Ueberbrückung der Zschopau, 10 eiserne Brücken mit einer Spannweite von 4—12 m, 9 Wölbschleusen etc. Die Zweiglinie erfordert 4 eiserne Brücken mit einer Spannweite von 4—6 m etc.

Für den Bau der eigentlichen Wilischthalbahn sind 1 606 200 Mark (pro Kilometer 110 000 ℳ) und für den der Zweiglinie Herold-Thum 220 705 ℳ (pro Kilometer 119 300 ℳ) bewilligt. Der Baubeginn ist für den Herbst dieses Jahres, die Bauvollendung für Herbst 1886 oder Frühjahr 1887 in Aussicht genommen.

Da übrigens die Einmündung der Bahn in die Hauptbahn bei Wilischthal besondere Schwierigkeiten bietet — es sind dafür

bis jetzt 9 verschiedene Projekte aufgestellt — und jedenfalls einen ausserordentlichen, mit der bewilligten Gesammtsumme in keinem Verhältnisse stehenden Kostenaufwand verursachen wird, so ist die Frage aufgetaucht, ob nicht die Bahn nördlich von Wilischthal in die Chemnitz-Annaberger Hauptlinie eingeführt und unter Einlegung einer dritten Schiene zwischen die Gleise bis Zschopau fortgeführt werden könnte. Die Bewohner von Zschopau sind erklärlicher Weise für dieses Projekt eingenommen, während die Mehrzahl der Industriellen des Wilischthales sich in der Befürchtung, dass bei Einmündung der Bahn in Zschopau die für sie von Süden, via Weipert-Annaberg, eingehenden Güter, insbesondere die Kohlen aus Böhmen, eine Frachterhöhung erfahren würden, gegen diese Einmündung ausgesprochen haben. Die Erwägungen über diese Frage sind noch nicht abgeschlossen.

Personalnachrichten.

An Stelle des am 1. Mai d. J. in den Ruhestand getretenen Geheimen Finanzrathes Rachel (vortragenden Rathes für eisenbahntechnische Angelegenheiten im Finanzministerium) ist der Oberfinanzrath Kell von der Generaldirektion der Staatsbahnen zum Geheimen Finanzrath im Finanzministerium ernannt worden. An dessen Stelle ist der bisherige Betriebsoberingenieur (Vorstand des Ingenieur-Hauptbüreaus) Baurath Neumann als Finanzrath in die Generaldirektion berufen worden.

Güstrow-Plauer Eisenbahn.

Aus dem Geschäftsbericht pro 1884. Die vom Vorstand der Güstrow-Plauer Eisenbahngesellschaft bereits dem Aufsichtsrathe zur Prüfung vorgelegten und von demselben richtig befundenen Abschlüsse für das Verwaltungsjahr 1884 ergeben ein erfreuliches Bild von dem stetigen wenn auch langsamen Aufschwung der Bahn.

Die Betriebseinnahmen betrugen in dem abgelaufenen Jahre 165 094 ℳ, gegen 1883, wo 13 Monaten zur Berechnung kamen und 162 742 ℳ eingenommen wurden, was auf 12 Monate berechnet, nur 150 224 ℳ ergibt.

Die Einnahmen in den drei ersten Monaten dieses Jahres stellen sich um vieles günstiger; sie betragen nach den bisherigen Feststellungen 41 678 ℳ; in dem gleichen Zeitraum des Vorjahres dagegen nur 34 961 ℳ, also ein Mehr in diesem Jahre (1885) von 6 717 ℳ.

Die Ausgaben der Betriebsverwaltung haben im vorigen Jahre durch die Einlegung eines dritten Zuges und die dadurch bedingte Vermehrung des Personals eine erhebliche Vermehrung erfahren, und dem Vernehmen nach wird die pro 1884 zu vertheilende Dividende, nachdem ein Schuldabtrag von 9 400 ℳ, eine Verzinsung der Schuld mit 5 250 ℳ und ein Betrag von 16 748 ℳ als Rücklage in den Reserve- und Erneuerungsfonds abgeführt worden, wiederum 2 pCt. betragen. Die in den ersten drei Monaten dieses Jahres erzielten Mehreinnahmen repräsentiren aber bei dem Aktienkapital von 1 450 000 ℳ fast schon ½ pCt. und gewähren wohl die sichere Aussicht, dass eine grössere Dividende wie bisher baldigst zu erwarten ist.

Infolge Durchführung der im Frühjahr dieses Jahres dem Betriebe übergebenen Mecklenburgischen Südbahn durch den Bahnhof Karow musste letzterer auch in den Gleisen der Güstrow-Plauer Bahn, in den Perrons, Zufuhrwegen etc. vergrössert und verbessert werden. Ferner wurde auch das Empfangsgebäude durch An- und Umbau vergrössert.

Für die Mecklenburgische Südbahn wurden zur Unterbringung des bei der Eröffnung zu vermehrenden Personals ein Beamtenwohnhaus mit zwei Wohnungen und zwei Arbeiterhäuser mit je zwei Wohnungen erbaut. Die Gebäude bleiben Eigenthum der Südbahn, wohingegen sämmtliche Kosten, welche die Neubauten, Umbauten und Erweiterungen verursachten, von der Baugesellschaft der Mecklenburgischen Südbahn theils in Pauschalsummen, theils gegen Erstattung der baaren Auslagen getragen wurden.

Im ganzen sind im Betriebsjahre 1884 2 203 Züge gefahren worden, welche sich auf 1 916 gemischte Züge, 17 Extrazüge und 270 Arbeitszüge vertheilen.

Die vorhandenen drei Tenderlokomotiven, deren Leistungsfähigkeit so bemessen ist, dass jede Maschine einen Zug von 18 bis 20 beladenen Achsen mit einer Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde bei der Maximalsteigerung von 1 : 100 befördern kann, haben im verflossenen Jahre 107 449 Lokomotivkm zurückgelegt, von welcher Zahl auf a) gemischte Züge 84 640, auf b) Extrazüge 652, auf c) Leerfahrten 5 565, auf d) Arbeitszüge 6 243 und e) auf Vorspann 439 Lokomotivkm entfallen. Im Rangir- und Reservedienst (die Stunde Rangirdienst zu 10 Lokomotivkm gerechnet), wurden 9 910 km geleistet. Von diesen 107 449 Lokomotivkilometern sind somit 85 731 Zugnutzkm, während 21 718 Lokomotivkilometer auf Rangirdienst, Arbeitszüge und Leerfahrten entfallen.

Im Viehverkehr wurde eine bedeutende Mehreinnahme erzielt. Was den Personenverkehr anlangt, so sind im ganzen 65 516 Personen gereist und haben dieselben eine Einnahme von 70 606,80 ℳ ergeben.

Die Einnahmen aus der Gepäck- und Hundebeförderung haben 2 212,47 ℳ ergeben, so dass sich die Gesammteinnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr auf 70 606,80 ℳ, + 2 212,47 ℳ = 72 819,27 ℳ beziffert. Hiernach hat jeder Reisende inkl. aller Nebengebühren 1 ℳ 11 ₰ eingebracht.

Von den hier nachgewiesenen Zahlen entfallen auf den Lokalverkehr 56 143 Personen mit einer Einnahme von 54 741,50 ℳ und 209,2 t Gepäck mit einer Einnahme von 1 438,02 ℳ, zusammen 56 170,52 ℳ. Auf den direkten Verkehr mit fremden Bahnen: 9 373 Personen mit einer Einnahme von 15 865,30 ℳ und 118,1 t Gepäck mit einer Einnahme von 774,45 ℳ, zusammen 16 639,75 ℳ.

An Personenkilometern wurden 1 616 319 zurückgelegt, von denen 1 274 325 auf den Lokalverkehr und 341 994 auf den direkten Verkehr entfallen. Bei der gesammten Einnahme von 72 819,27 ℳ aus dem Personen- und Gepäckverkehr hat somit ein Personenkilometer 0,04 ℳ eingebracht. Von jedem Reisenden wurden durchschnittlich 24,7 Bahnkm zurückgelegt.

Im Güterverkehr sowie beim Transport von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren wurden befördert: Eilgut 263,0 t, Stückgut 4 452,6 t, Wagenladungen 22 802,3 t, frachtfreies Dienstgut 548,7 t, Militärgut 1,1 t, Leichen 2,0 t und Vieh 599,5 t. An Passgut wurden 1 011 t, im ganzen also 29 680,6 t befördert und ergaben eine Einnahme von 80 205,04 ℳ. Jede Tonne hat demnach 2,70 ℳ eingebracht. Auf den Lokalverkehr entfallen 13 553,7 t mit 36 339,17 ℳ, auf den direkten Verkehr 16 126,9 t mit 43 865,87 ℳ. An Tonnenkilometer wurden 903 175 zurückgelegt, von denen 310 146 auf den Lokal- und 593 029 auf den direkten Verkehr mit anderen Bahnen entfallen. Jede Tonne hat durchschnittlich 30,4 km durchfahren und jeder Tonnenkilometer 21 ₰ eingebracht.

Buschtěhrader Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Gesellschaft ist — wie im Eingange des Geschäftsberichts erwähnt wird — von der Bewerbung um die Konzession für eine Lokalbahn von Kolleschowitz über Jechnitz nach Pladen zurückgetreten, weil an die Ertheilung dieser Konzession von Seiten des Oesterreichischen Handelsministeriums Bedingungen geknüpft wurden, welche die Gesellschaft als mit ihren Interessen nicht vereinbar befand. Auch der Ausbau der Linie Falkenau-Grasslitz bis zur Sächsisch-Böhmischen Grenze wurde durch die noch schwebende Verhandlung wegen der Lage des Bahnhofes bei Grasslitz verzögert; es wird jedoch gehofft, dass die bezüglichen Verhandlungen baldigst beendet und der Bau noch in diesem Jahre begonnen werden kann.

Auf den Linien des Unternehmens Lit. A. wurden im ganzen 496 509 Personen (gegen 490 557 in 1883), also + 5 952 Reisende, 2 124 t Gepäck (gegen 2 113), also 11 t, 3 658 t Eilgut (gegen 3 663) — 5 t, diverse Frachtgüter 606 443 t (gegen 598 920) + 7 523 t, Kohlen 1 389 056 t (gegen 1 450 329) — 61 273 t, in Summa 2 078 039 t Güter (gegen 21 137 229 t) — 59 190 t befördert.

Auf den Linien des Unternehmens Lit. B. wurden 696 065 Personen (gegen 668 662 in 1883) + 27 403 Reisende, Gepäck 4 305 t (gegen 4 193) + 112 t, Eilgut 4 405 t (gegen 4 043) + 362 t, diverse Frachtgüter 483 823 t (gegen 471 649) + 12 174 t und Kohlen 1 055 323 t (gegen 975 451) + 79 872 t, in Summa 1 592 682 t (gegen 1 502 542) + 90 140 t befördert.

Die Bruttoeinnahmen des Bahnnetzes A betrugen 3 219 609 fl. (gegen 3 341 710 fl.) — 122 101 fl.; dieselben vertheilen sich auf den Personenverkehr mit 462 346 fl., auf den Eilgut- und Frachtverkehr mit 2 603 898 fl., auf diverse Einnahmen mit 153 365 fl., pro Bahnkilometer beträgt die Bruttoeinnahme durchschnittlich 15 591 fl. (gegen 16 894) — 1 303 fl.

Die Betriebsausgaben beliefen sich auf 1 035 878 fl. (gegen 1 076 627) — 40 749 fl.; dieselben vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 55 453 fl., auf die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung mit 399 186 fl., auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst mit 357 292 fl., und auf den Werkstätten- und Zugförderungsdienst mit 223 496 fl. Auf 1 Bahnkm entfallen 5 016 fl. (gegen 5 443) — 427 fl. und es stellt sich das Verhältniss der Betriebskosten zu den Einnahmen auf 32,17 pCt. gegen 32,22 pCt. im Vorjahre. An besonderen zu den Betriebskosten nicht gehörigen Ausgaben an Steuern, Stempel etc. wurden 164 937 fl. verrechnet.

Als Betriebsüberschuss des A-Netzes verblieben 2 018 793 fl. (gegen 2 135 530) — 116 736 fl. Hierzu kommt noch der halbe Ueberschuss aus dem Ertrage des Bergwerkes mit 187 681 fl. und der Zinsüberschuss mit 24 708 fl., so dass der Gesammtüberschuss 2 231 183 fl. betrug, wovon als Zinsen und Amortisation der Prioritäten 1 021 715 fl. in Abzug zu bringen waren, und sich somit der Reinertrag des A-Netzes auf 1 209 468 fl. (gegen 1 351 958) — 142 490 fl. belief.

Die Bruttoeinnahmen des B-Netzes betrugen 3 014 922 fl. (gegen 2 851 838) + 163 084 fl. und es vertheilen sich dieselben

auf den Personen- und Gepäckverkehr mit 650 788 fl., auf den Eil- und Frachtverkehr mit 2 227 820 fl. und auf verschiedene Einnahmen mit 136 313 fl.; auf 1 km entfallen 11 936 fl. (gegen 11 307) + 656 fl.

Die Betriebsausgaben belaufen sich auf 1 132 580 fl. (gegen 1 138 864) — 6 283 fl. und es entfallen hiervon auf die allgemeine Verwaltung 75 160 fl., auf Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 413 663 fl., auf Verkehrs- und kommerziellen Dienst 406 439 fl. und auf Werkstätten- und Zugförderungsdienst 237 316 fl.; pro Bahnkilometer durchschnittlich 4 494 fl. (gegen 4 515) — 21 fl. Die besonderen zu den Betriebskosten nicht zu rechnenden Einnahmen beziffern sich auf 32 772 fl.

Als Betriebsüberschuss verblieben 1 849 569 fl. (gegen 1 682 562) + 167 007 fl.; hierzu kommt noch die Hälfte des Betriebsüberschusses des Bergwerkes mit 187 681 fl., in Summa 2 037 250 fl., wovon 25 416 fl. als Passivzinsen, 1 002 999 fl. als Prioritätszinsen und 150 073 fl. als Prioritäten-Amortisationsquote in Abzug kommen, so dass sich der Reinertrag des B-Netzes auf 858 762 fl. (gegen 724 677) + 134 085 fl. stellt, worüber die Generalversammlung zu beschliessen hat.

Das A-Netz umfasste 171,122 km und die Lokalbahn Krupa-Kolleschowitz mit 12,010 km, sowie 23,377 km Industrie- und Kohlenbahnen; von diesen 206,509 km betrug die mittlere Betriebslänge für den Personenverkehr 180,6 km, für den Frachtenverkehr 206,5 km.

Die Linien des B-Netzes umfassten 229,576 km und 22,399 Kilometer Industrie- und Kohlenbahnen, in Summa 251 975 km; es betrug die mittlere Betriebslänge für den Personenverkehr 229,6 km, für den Frachtenverkehr 252 km. Das Gesammtnetz umfasste 458,484 km.

Aus Bayern.

Dampftrambahn von München nach Wolfratshausen.

⊙ Die Vorarbeiten für diese Bahn sind schon ziemlich weit gediehen. Dieselbe geht vom Sendlingerthorplatz ab durch die Thalkirchnerstrasse, den Südbahnhof nach Thalkirchen, sucht zwischen Maria Einsiedel und Obersendling die Anhöhe zu erreichen und läuft mit wenigen Abweichungen auf der Staatsstrasse bis nach Wolfratshausen. Als Stationen sind geplant: Thalkirchen, Grosshesselohe, Pullach, Höllriegelskreuth, Baierbrunn, Schäftlarn, Ebenhausen, Icking und Wolfratshausen. Die Bahn soll nach Art der Sekundärbahnen gebaut und zur Beförderung von Gütern eingerichtet werden.

Rundreisebillete.

Mit dem 1. Mai d. J. sind für die Ausgabe kombinirbarer Rundreisebillete neue Bestimmungen in Kraft getreten. Im Münchener Centralbahnhof und Nürnberg sind Koupons aufgelegt, durch deren Zusammensetzung sich Rundtouren nach Wahl des Reisenden bilden lassen. Die kombinirbaren Rundreisebillete werden in der Zeit vom 1. Mai bis 30. September ausgegeben. Die kombinirten Rundreisebillete haben eine Gültigkeitsdauer von 35 aufeinander folgenden Tagen und findet eine Verlängerung derselben unter keinen Umständen statt.

Niederländische Korrespondenz.

Niederländische Centralbahn.

In einer am 8. April in Utrecht abgehaltenen Versammlung der Niederländischen Centralbahn-Gesellschaft wurde der Präsident-Direktor der Niederländischen Rhein-Eisenbahngesellschaft Herr Dr. jur. H. Ameshoff zur gleichzeitigen Wahrnehmung der Funktionen eines Direktors der Centralbahn-Gesellschaft berufen, an Stelle des Herrn Dr. jur. D. J. van Lennep, welcher seine Entlassung nachgesucht hat.

Süd-Dampftrambahn-Gesellschaft Breda-Oosterhout; Oosterhout-Gertruidenberg; Oosterhout-Dongen.

Auf diesen 25 km langen Linien wurden in 1884 befördert 210 248 Personen gegen 198 025 in 1883. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 50 816 fl.; aus dem Güterverkehr 13 348 fl.; überhaupt 66 076 fl. gegen 50 591 fl.; 15 078 fl. und 67 372 fl. in 1883. Die Betriebskosten betrugen 42 503 fl. = 69,3 pCt. der Bruttoeinnahmen gegen 44 807 fl. und 66,5 pCt. in 1883. Gewinnsaldo 22 573 fl. (gegen das Vorjahr + 1 008 fl.) Wegen der ungünstigen Lage des Unternehmens wurde beschlossen, für das Jahr 1884 keine Dividende zu gewähren.

Rynlandsche Dampftrambahn.

Der Gewinnsaldo der von der Holländischen Eisenbahngesellschaft betriebenen 8,5 km langen Rynlandschen Dampftrambahn (Leiden-Katwyk a/See) betrug pro 1884 10 350 fl. Die Dampftrambahn Noordwyk-Rynsburg, welche in Rynsburg Anschluss an die Rynlandsche Trambahn erhält, ist in Bau begriffen und wird der Betrieb derselben muthmasslich noch während dieses Sommers von der Holländischen Eisenbahngesellschaft übernommen werden. Für die Bildung eines Reservefonds wurden 5 426 fl. verwendet. — Sobald der Fonds einen Bestand von 10 000 fl. ausweist, sollen die jetzt für den Fonds bestimmten Summen zur Amortisirung der Aktien verwendet werden.

Die Betriebsrechnung der Holländischen Eisenbahngesellschaft schliesst mit einem vortheiligen Saldo von 13 531 fl. — Es wurden in 1884 258 666 Personen befördert für 45 928 fl. — Die Gesammteinnahmen betrugen 48 753 fl. — Den Aktionären wird eine Dividende ausgezahlt von 31,50 fl. pro Aktie.

Arnhemer Tramwaygesellschaft.

Die Gesellschaft beförderte in 1884 765 441 Personen, welche 292 912 Wagenkilometer zurückgelegt haben. Vereinnahmt wurden 76 351 fl. = 23,58 fl. pro Tag und pro Kilometer. Die Betriebskosten beziffern sich auf 47 507 fl. = 62,22 pCt. der Einnahmen. Der Gesammtsaldo von 31 439 fl. wurde wie folgt vertheilt: Abschreibung 11 026 fl.; $5^1/_4$ pCt. Dividende = 19 687 fl.; Tantième 693 fl., während 33 fl. auf neue Rechnung übertragen wurden.

Amsterdamer Omnibus-Gesellschaft.

Auf den Linien dieser Gesellschaft wurden 10 606 609 Personen befördert gegen 12 107 333 in 1883. Im ganzen wurden 3 449 726 km zurückgelegt, oder durchschnittlich pro Tag von jedem Pferde 21,5 km. Vorhanden waren 178 Tramwagen und 553 Pferde. Die Dividende pro 1884 beträgt 10 pCt. — Der Antheil der Gemeinde Amsterdam an den Einnahmen beziffert sich auf 74 231 fl., während für die Unterhaltung der Bepflasterung zwischen den Gleisen an die Gemeinde eine Summe von 13 911 fl. gezahlt wurde.

Dampftrambahn Middelburg-Vlissingen.

Die Konzession dieser Bahn ist an eine Belgische Gesellschaft unter der Firma „Société anonyme du tramway à vapeur Middelbourg-Flessingue et extensions“, welche ihren Sitz in Brüssel hat, übertragen. Am 8. April wurde der Verkehr eingestellt und die erforderliche Erneuerung der Bahn in Angriff genommen. In kurzem wird auch die Linie von Vlissingen bis zum Badehause in Betrieb genommen werden.

Eröffnungen von Trambahnen.

Am 24. März d. J. wurde die Linie Doorn-Wyk by Duurstede der Ost-Dampftrambahn und am 2. April die Trambahn Oosterbeek-Wageningen für den Verkehr eröffnet.

Sardinische Eisenbahnen.

In der „Gazetta ufficiale“ vom 30. März ist das nachstehende von den Ministern Genala, Magliani und Pessina unterzeichnete Gesetz vom 22. März 1885 veröffentlicht. Dasselbe lautet:

Art. 1. Die Regierung des Königs wird ermächtigt, der Privatindustrie durch Königliches Dekret die Konzession zum Bau und Betrieb auf Kosten, Risiko und Gefahr des Konzessionars für nachfolgende schmalspurige Eisenbahnen auf der Insel Sardinien zu ertheilen:

1. Von Cagliari nach Isili.
2. Von Macomer nach Nuoro.
3. Von Macomer nach Bosa.
4. Von Monti nach Tempio.
5. Von Sassari nach Alghero.
6. Von Ozieri nach Chilivanni.
7. Von Isili nach Sorgono.
8. Von Iglesias nach Monteponni.
9. Von Tortoli nach Lanusei bis zum Zusammentreffen mit der Linie Cagliari-Sorgono.
10. Von Ozieri bis zu einem Anschlusspunkte an die Linie Macomer-Nuoro.

Art. 2. Der Bau dieser Linien wird in drei vierjährige Perioden eingetheilt, deren Ablauf mit der Publikation dieses Gesetzes beginnt.

Die erste Periode umfasst die Linien unter 1 bis 4, die zweite unter 5 bis 8, die dritte die Linien unter 9 und 10.

Die Konzession wird auf die Dauer von wenigstens 60 Jahren ertheilt. Wenn dieselbe der „Königlichen Gesellschaft der Sardinischen Bahnen“ ertheilt wird, so soll ihre Dauer gleich der bereits bestehenden der gedachten Gesellschaft sein.

Art. 3. Die Konzession für diese Linien wird unter Beobachtung der Vorschriften des Gesetzes über die öffentlichen Arbeiten ertheilt und in der Konzessionsurkunde sind die Art und die Abmessungen des Oberbaues, die Grenzen der Steigung, die Radien der Kurven, sowie alle weiteren den Bau und Betrieb der Linie betreffenden Einzelheiten festzusetzen.

Die Linie Iglesias-Monteponni kann normalspurig gebaut werden.

Art. 4. Im Verhältniss zu den Bau- und Betriebskosten kann dem Konzessionar eine jährliche Subvention von höchstens 8 400 ℳ pro Kilometer für die ganze Dauer der Konzession gewährt werden.

Die Einnahmen der konzessionirten Linien verbleiben vollständig dem Konzessionar bis zum Betrage von 1600 M. pro Kilometer. Von den über diesen Betrag hinaus erzielten Einnahmen erhält der Konzessionar 60 pCt., der Staat 40 pCt. Die Subvention läuft von dem Tage ab, an welchem die Linie oder ein Theil derselben nach Genehmigung der Regierung für den regelmässigen öffentlichen Verkehr eröffnet wird. Sie wird nach der wirklichen Länge der Linie, gemessen in der Achse des Hauptgleises, berechnet. Die Länge reicht vom Mittelpunkte des Empfangsgebäudes der Ausgangsstationen der Linie bis zum äussersten Ende des Dienstgleises der Endstationen.

Art. 5. Die interessirten Provinzen haben einen Beitrag von einem Zehntel der Baukosten zu leisten, doch darf dieser Beitrag in keinem Falle den Betrag von 11 200 M. pro Kilometer betriebsfähiger und vom Staate nach Massgabe des vorhergehenden Artikels subventionirten Linien überschreiten.

Dieser Beitrag verbleibt dem Staate und ist an die Staatskasse in 10 Jahren und in 10 gleichen Raten ohne Zinsen zu zahlen von dem Tag ab, an welchem jede Linie dem öffentlichen Verkehr übergeben wird.

Für die Zahlung werden den Provinzen Sardiniens alle diejenigen Zugeständnisse gemacht, welche den Provinzen des Festlandes gemacht worden sind, um ihnen die Art und Weise zu erleichtern, sich die Mittel zur Bezahlung ihres Beitrages zu beschaffen.

Art. 6. Auf die Konzession der Linien dieses Gesetzes sind die Bestimmungen der Art. 5 und 6 des Gesetzes vom 29. Juni 1873 anwendbar.

Nach einer Mittheilung des „Avvenire di Sardegna“ vom 7. April haben bereits am 31. März der Ingenieur Alfred Cottran für sich und als Bevollmächtigter der „Industriellen Italienischen Gesellschaft“ in Neapel und der Ingenieur Antonio Vivanet die Konzession der Linien nachgesucht. R. B.

Tunnel von Marianopoli.

Nach einer Mittheilung der „Agencia Stefani“ ist am 4. April der Durchschlag in dem grössten zur Zeit in Italien im Bau befindlichen Tunnel erfolgt. Es ist dies der Scheiteltunnel von Marianopoli in Sicilien in der Vallelunga-Eisenbahnlinie, welche die direkte Verbindung von Palermo und Catania herstellt. Der Tunnel ist 6489 m lang. Man hofft bis zum nächsten Juni den Verkehr zwischen Palermo und Catania eröffnen zu können. R. B.

Aus Griechenland.

Die von Piraeus über Athen, Eleusis und Megara nach Korinth führende Eisenbahn ist am 13. April im Beisein des Griechischen Königspaares feierlich eröffnet worden und sollte am Tage darauf dem Betriebe übergeben werden.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

XLIX.

Die Kanadische Pacificbahn muss jetzt bedeutende Militärtransporte bewältigen zur Unterdrückung des Aufstandes der Halbblut-Indianer bei Battleford. Dieser Ort liegt nördlich von der Eisenbahnstation Swift Current in Assiniboia. Die Truppen werden in den Stationen Swift Current und Qu'appelle (östlich von Swift Current, etwa 105° westlich von Greenwich) konzentrirt, um mittelst Schlitten auf die Schlachtfelder gefahren zu werden. Alle Häuser in Battleford sind von den Rothhäuten geplündert worden, die sämmtlichen Einwohner leben in den wenigen Kasernengebäuden dortselbst und haben nur für wenige Wochen Nahrungsmittel, vermuthlich auch nur wenig Munition.

Der Dampfer „Pilgrim“ begann am 30. März 1885 seine diesjährigen Fahrten nach Fallriver (Boston, Mass.), während des Winters bleibt er in Newyork, da etwas kleinere, doch immerhin noch ganz imposante Dampfer genügen und gut genug sind, von den Eisschollen zerkratzt zu werden. In der Nacht vom 2. zum 3. April, 11½ Uhr, rannte nun während eines Nebels der Schooner „Martha Ennis“ bei Old Cornfield Light in den „Pilgrim“ und riss einen Theil der Kabinen hinweg; zwei Passagiere wurden dabei verwundet. Der Dampfer lief in Newport, Rhode-Island, ein, um dort reparirt zu werden.

Die Telegraphen-, Telephon- und Elektrisch-Lichtdrähte der Städte Newyork und Brooklyn müssen am 1. November 1885 versenkt sein. Die Gesellschaften sind mit diesem Gesetze durchaus nicht zufrieden und finden jetzt in der nahenden Cholera eine treue Bundesgenossin. Aerzte machen die Gesundheitsbehörde aufmerksam, das durchwühlte Erdreich müsse allerhand Krankheiten, natürlich auch die Cholera erzeugen; gab es doch s. Z. während grosser Aufgrabungen in der Madison-Avenue das spezielle „Madison-Avenue-Fieber“. Die „Health Commissioners“ sind ganz derselben Ansicht, und reichten to his Honor the Mayor, d. h. dem Bürgermeister, eine Resolution ein, in welcher er aufgefordert wird, dafür zu sorgen, dass derartige Massenaufgrabungen nur in der Zeit vom 1. Oktober bis 1. Mai stattfinden. Selbstverständlich sind die Companies glücklich.

Doch giebt es auch Menschen, welche sich bereits seit langer Zeit darauf freuten, ihre patentirten unterirdischen Leitungen legen zu können. Andere Aerzte bringen deshalb Entgegnungen auf den Schreckschuss der Kollegen — sie beweisen haarscharf, dass, wenn einmal aufgegraben sein muss, der Sommer günstiger sei, wie der Winter, weil im Sommer nicht allein 100 000 Menschen weniger in Newyork wohnen, sondern die Zurückbleibenden (zwischen den Zeilen kann man lesen, dass ihr Leben überhaupt keinen Schuss Pulver werth ist, da sie nicht im Stande sind, ein Seebad zu besuchen) — die Zurückbleibenden also auch die Fenster aufmachen und lüften können, was im Winter nicht möglich ist. Diese „Männer der Wissenschaft“ nehmen demnach an, der Gestank trete nur durch Mäuselöcher, überhaupt nur durch den Untergrund der Häuser in dieselben ein und ziehe durch die offenen Fenster ab — herein kommt er aber nicht durch die Fenster — no; Aufreissen kann die Erde nur desinfiziren, dazu ist der Sommer am geeignetsten.

Eine ganz heftige Zeitungspolemik steht über diese Frage bevor.

Es ist bereits die Rede davon, Kanadische Truppen von Montreal oder Ottawa durch die Vereinigten Staaten nach Winnipeg zu befördern, weil die Kanadische Pacificbahn noch gewaltige Lücken aufweist. Man fürchtet, dass Riel Battleford bereits nahm und sämmtliche Bleichgesichter skalpirte. Diese üble Angewohnheit haben nämlich die Rothhäute trotz ihrer Bekehrung zum Christenthume noch nicht abgelegt; alle sind jedoch noch nicht bekehrt. Kosaken wie Rothhäute können nur durch Feuerwasser lenksam gemacht werden, fehlt dasselbe, so schwindet der leichte Kulturhauch sehr bald. Riel und Genossen wurden um ihr Feuerwasser und ihren Tabak geprellt und sind jetzt desparat geworden. Der Name Riel klingt sehr Deutsch, möglich ist es schon, dass sein Vater ein Deutscher ist; die Biographie dieses Buschkleppers wird vermuthlich bald veröffentlicht. Irgend ein weisser Hallunke (und das kommt sehr häufig vor) geht unter die Indianer, heirathet eine sqaw, was für die Rothhäute eine grosse Ehre ist, und erhält durch die sqaw Antheil am Walde. Der Hallunke hat nun das Recht, seiner sqaw Antheil am Holze absägen zu lassen; meist sind es feinste Nussbäume. Ist das Holz versilbert, so verduftet er mit dem Gelde, und lässt die doppelt betrogene sqaw mit den Halbblutkindern sitzen. Haben die Rothhäute nun nicht einmal Feuerwasser und Tabak mehr, so betreten sie den Kriegspfad, und sind die alten, wie es im „Lederstrumpf“ steht.

L.

Das grosse Durcheinander der hohen Politik spiegelt sich im Verkehrswesen ab: Einige Dampferlinien ermässigten ihre Passagepreise zwischen Europa und Amerika, so z. B. die Königlich Niederländische, wie ich bereits mittheilte; andere, wie die Hamburger, sind mit den Kajütenpreisen, wie zu dieser Jahreszeit üblich, hinaufgegangen. Doch berechnet Hamburg für Zwischendeck noch 10 Dollar, während der Bremer Norddeutsche Lloyd seit kurzem 20 und mehr Dollar (je nach dem Europäischen Hafen) verlangt.

Die Englische Passagierdampfer-Flotte wird, wie es den Anschein hat, vollkommen auf ihren alten Status von 1880, ja von noch früherer Zeit, herabgedrückt, denn selbst die berühmte Arizona, welche sich den Bug vor mehreren Jahren bei voller Kraft und Geschwindigkeit ungestraft an einem Eisberge einrannte, soll eine neue Verwendung erhalten und von den prächtigen neuen Dampfern blieben somit nur die 5 Bremer Eilschiffe und die etwas langsame aber ungemein solide und hocheleganto „Furnessia“, 5000 Tons, der Anchorline übrig. Ich lese nämlich in der heutigen (12. April 1885) „Sun“, dass folgende Englische „cracksteamer“ von der Englischen Regierung entweder bereits gechartert wurden, oder in kürzester Zeit gechartert werden, im Falle ein Englisch-Russischer Krieg ausbrechen sollte: „Arizona“, „Alaska“; Guionline. „Oregon“, „Etruria“, „Umbria“, „Servia“, „Aurania“; Cunardline. „City of Rome“ (grösster Personendampfer nach dem „Great Eastern“ mit 3 Rauchfängen, ich glaube 7000 Tons); Anchorline. „America“; Nationalline. Desgleichen soll das für den Chinesischen Handel bestimmte Clippschiff „Sterling Castle“ und der Dampfer „Austral“; Orientalline, bereits gechartert worden sein.

Diese Schiffe, fast alle auf Elders Werften gebaut, wie auch die Bremer Schnelldampfer, fahren ebenso schnell, als letztere und vertragen das „Hin- und Herschiessen“. Man beabsichtigt sie zu bewaffnen, und den Russen damit einzuheizen. Jedes dieser Schiffe kann wie ein Sieb durchlöchert werden, es wird nicht übermässig schnell sinken, und es mag die „Arizona“ ebenso ungestraft eine „Popoffka“ rammen dürfen, wie einen Eisberg.

In Canada bei Battleford sieht es traurig aus. Froglake liegt etwa 120 Englische Meilen westlich von Battleford, und dort sind aller Wahrscheinlichkeit nach allein 90 Farmer, Farmerinnen sammt Kindern ermordet worden. Man stelle sich aber das Er-

morden nicht so einfach vor. Die Rothhäute ziehen ihren Opfern gewöhnlich die Haut bei lebendigem Leibe herunter, der Skalp wird getrocknet und als „Kriegsdenkmünze“ getragen. Indianer aus den Vereinigten Staaten eilen ihren Canadischen Schinderbrüdern zu Hülfe, und ein tüchtiges Gemetzel steht in gewisser Aussicht, denn natürlich werden sich die Weissen nicht von den Rothen „abjraulen“ lassen.

Aus Ottawa, Ontario (Hauptstadt von Canada), kommt die Nachricht, dass die Regierung nunmehr entschlossen sei, dem Canadian Pacific Railway finanziell beizuspringen, damit diese Bahn fertiggestellt werden könne. Diese Woche soll dem Canadischen Parlamente ein bezüglicher Gesetzentwurf vorgelegt werden. Die Verbindung mit British Columbia ist, wegen des bevorstehenden Krieges mit Russland, sehr nothwendig, umsomehr Ursache die Bahn zu vollenden.

Die Vereinigten Staaten gestatteten nicht, dass Canadische Truppen via Chicago, St. Paul (Minn.) nach Winnipeg transportirt werden, daher treffen erst jetzt die Spitzen in Qu'apelle und Swift Current ein.

Man sagt, Riel habe einen Telegraphisten. Das muss ein guter Kerl sein, denn die Leitung zwischen dem streng cernirten Battleford und Qu'apelle ist wieder hergestellt. Möglich wäre es schon, dass der Telegraphist aus Patriotismus so etwas gethan hätte, doch kann er die Verbindung auch ausschliesslich deshalb hergestellt haben, um die Depeschen von und nach Battleford mitzulesen.

Seit 3 oder 4 Tagen ist der Hudsonriver bis Albany eisfrei. Merkwürdig ist es, dass auch jetzt schon der Saskatchewan River bei Swift Current offen ist. Aus jener Gegend kommen die furchtbaren „blizzards“, und doch scheint das Thauwetter auf dem ganzen nördlichen Kontinente Amerikas fast gleichzeitig einzutreten. Aus jenem „Winkel des Horizontes“ wehen die merkwürdig trockenen Winde, kommen die Gewitter, die blizzards, also jene Extreme, welche von Stürmen begleitet sind. Nord, Nordost, Ost spenden kühle, feuchte, Südost, Süd, Südwest warme respektive heisse feuchte Luft, Wind gewöhnlich mässig.

Gestern hatten wir hier in Newyork City übrigens wieder Schneefall, fast jede Nacht gab es starken Frost, die ganze Landschaft vor meinen Fenstern ist noch eintönig braungrau, nur hie und da ein wenig grün angehaucht; die längsten Grashalme sind kaum einen Zoll lang: und heute in vier Wochen wird es vermuthlich schon Sonnenstichfälle in der Stadt geben.

Die hiesigen Eisenbahnwerthe sind auf die Nachricht hin, dass es zwischen den Afghanen und Russen zum Gefecht gekommen sei, etwas gestiegen; zuerst schnellte in London Weizen empor — wenige Minuten darauf in Newyork und Chicago, Maximum 7 Cents pro Bushel; dieses genügte auch die Eisenbahnaktien zu heben, da man grosse Getreidetransporte aus dem Innern erwartete. Nun kam aber ein Dämpfer: England will auch Getreidezölle einführen — die Bestätigung des Gerüchtes ist noch nicht eingetroffen.

Verein Deutscher Maschinen-Ingenieure.

In der Märzversammlung d. J. hielt Herr Geb. Bergrath Dr. Wedding einen Vortrag über die Bedeutung des Flusseisens für den Maschinen-, Schiffs- und Eisenbahnbau, aus welchem wir folgendes entnehmen:

So lange schmiedbares Eisen nur aus dem teigigen Zustande durch Rennarbeit, Heerdfrisch- und Puddelprozess gewonnen wurde, und ein flüssiges schmiedbares Eisen nur als Produkt der Umschmelzung von Stahl im Tiegel bekannt war, bedurfte es keinen besonderen Namens. Als aber der Bessemerprozess eingeführt worden war und auch der Flammofen mit Wärmespeichern gestattete, schmiedbares Eisen in dem flüssigen Aggregatzustand herzustellen, wurde ein gemeinschaftlicher Name für ein solches Produkt Bedürfniss und es wird deshalb gegenwärtig schmiedbares Eisen eingetheilt in Flusseisen, welches aus dem flüssigen Zustande erstarrt, und Schweisseisen, welches aus dem teigigen Zustande gewonnen wird. Da nun das schmiedbare Eisen sich auch noch nach einer anderen Eigenschaft, nämlich nach der Härtbarkeit eintheilen lässt, und da man das Eisen, welches härtbar ist, „Stahl“ nennt und das nicht härtbare „Schmiedeeisen“, so lag es nahe, für jede Gruppe zwei Unterabtheilungen zu machen, von welchen die eine „Flussstahl“ und „Flussschmiedeisen“, die andere „Schweissstahl“ und „Schweissschmiedeisen“ umfasst. Im folgenden wird unter dem Ausdruck „Flusseisen“ sowohl Flussstahl als Flussschmiedeisen verstanden.

Welchen Antheil die Erzeugung des Flusseisens an der heutigen Deutschen Eisenindustrie nimmt, ersieht man am besten aus dem Vergleich der Gesammtmengen von schmiedbarem Eisen mit der Menge des erzeugten Flusseisens. Als Einheit ist die Kilotonne = kt, d. h. 1 000 t = 1 000 000 kg gewählt. Historisch sei zuerst bemerkt, dass im Jahre 1848 zum ersten Male in Deutschland in der Flusseisen-Erzeugung, welche sich damals lediglich auf das Umschmelzen von Stahl in Tiegeln beschränkte, 1 kt überschritten wurde; es betrug diese Menge kaum 0,8 pCt. der ganzen Produktion an schmiedbarem Eisen. 12 Jahre später, im Jahre 1860, wurden bereits durch den gleichen Prozess 10 kt Flusseisen erzeugt, dies waren 3 pCt. des gesammten schmiedbaren Eisens. 10 Jahre später war die Sache wesentlich verändert. Jetzt trat schon der Bessemerprozess ein und im Jahre 1870 wurden bereits 100 kt, d. h. 14 pCt. des gesammten schmiedbaren Eisens erzeugt. Bald tritt auch der Flammofen ein und 1880 wurden bereits 634 kt oder 38 pCt., im Jahre 1884 1 055 kt = 40 pCt. des gesammten schmiedbaren Eisens an Flusseisen erzeugt. Hiermit scheint allerdings der schnelle Fortschritt zu einer ruhigeren Entwickelung gekommen zu sein. Das Umschmelzen im Tiegel war der erste Prozess, durch welchen es gelang, schmiedbares Eisen in den flüssigen Aggregatzustand überzuführen. Dieser Prozess, 1770 von Huntsmann erfunden, 1810 von Krupp nach Deutschland übertragen, gestattet aber nur verhältnissmässig kleine Produktionen. Ganz anders wurde die Sache, als Bessemer 1865 seine Erfindung machte und dadurch das ganze Eisenhüttenwesen umgestaltete; die Erfindung entwickelte sich anfangs sehr langsam, obwohl sie schon ein Jahr darauf durch Mushet's Anwendung des Spiegeleisens als Schlusssatz lebensfähig geworden war. Sie bedurfte des Schweden Göransson's Beharrlichkeit, um mit dem Jahre 1860 in England praktische Bedeutung zu erlangen, dann erst folgte Deutschland, verschwiegen Krupp, im Jahre 1863 öffentlich Hörde in Westfalen und Königshütte in Oberschlesien.

Die Schwierigkeit, die sich der Benutzung phosphorhaltigen Eisens entgegensetzte, wurde erst 1878/79 durch Thomas überwunden, dessen Prozess für Deutschland von unbeschreiblichem Segen gewesen ist.

Die kleinere Produktion im Tiegel und die Schwierigkeit, Produkte von genau vorgeschriebener chemischer Zusammensetzung in der Bessemerbirne zu erhalten, hatten längst die Aufmerksamkeit auf den Flammofen gerichtet, mit dem es indessen erst nach Erfindung der Siemens'schen Wärmespeicher 1868 Martin gelang, günstige Resultate zu erlangen. Erst 1872 wurde der Flammofen in Deutschland (Borsigwerk) heimisch. Auch in diesem Ofen ist es jetzt gelungen, ein phosphorhaltiges Eisen zu verarbeiten. Bei einer Vergleichung der Quantitäten von Flusseisen, welche durch die verschiedenen Prozesse hergestellt werden, ergiebt sich, dass gegenwätig

83 pCt. in der Bessemerbirne,
13,5 „ im Flammofen,
3,5 „ in Tiegeln

hergestellt werden.

Die Produktion an Schweiss- und Flusseisen bezifferte sich 1883 wie folgt:

Es wurden dargestellt Kilotonne:

	verkäufliche Rohprodukte	Zwischenprodukte	fertige Waaren
Schweisseisen	122	—	1 449
Flusseisen	38	163	860

Die Fertigfabrikate vertheilen sich wie folgt:

	Schweisseisen kt	Flusseisen kt
Eisenbahnschienen und Schienenbefestigungstheile	20	473
Eisenbahnschwellen und Schwellenbefestigungstheile	38	65
Rollendes Eisenbahnmaterial (Achsen, Räder, Radreifen)	18	71
Handelseisen (Stab-, Facon-, Profileisen)	799	22
Blech (Platten, Blech, Weissblech) . .	285	13
Draht	214	145
Röhren	20	—
Kriegsmaterial (Geschütze, Geschosse)	—	8
Andere verkäufliche Waare (besonders Maschinentheile, Schmiedestücke) .	56	63

Hieraus ist ersichtlich, dass über die Hälfte der Flusseisenfabrikate dem Eisenbahnbau zufallen, Handelseisen und Blech dagegen weit über die Hälfte des Schweisseisens in Anspruch nimmt. Draht ist gleichmässiger unter beiden Eisenarten vertheilt, Röhren fallen allein ins Schweisseisen. Bei den Maschinentheilen und Schmiedestücken überwiegt bereits Flusseisen.

Versucht man eine Trennung nach den drei Industriezweigen des Eisenbahn-, Schiff- und Maschinenbaues, so bieten sich mancherlei Schwierigkeiten in der Feststellung des für den Schiffbau verbrauchten Eisens. Zieht man dagegen Schiffbau mit Maschinenbau zusammen und schliesst den Draht als meist zu direkter Verwendung (Draht und Drahtstifte, Drahtgewebe) kommend aus, so ergibt sich, dass etwa verbraucht wurden:

	Schweisseisen kt	pCt.	Flusseisen kt	pCt.
beim Eisenbahnbau	76	5	610	71
im Maschinen- und Schiffbau . .	1 160	80	98	12
in der Drahtindustrie	214	15	145	17

Hiernach herrscht im Eisenbahnbau und im Maschinen- und Schiffbau gerade das umgekehrte Verhältniss in Bezug auf den Verbrauch von Fluss- und Schweisseisen. Die Frage nach der Berechtigung der Gründe für diese ungleiche Vertheilung abzuleiten, gelingt nur bei Untersuchung der Eigenschaften der beiden Eisenarten.

Von den vielen Versuchen, welche auf die Festigkeit des Eisens gegen allmähliches Zerreissen angestellt worden sind, sprechen beinahe alle so zu Gunsten des Flusseisens, dass man kaum einsehen kann, warum man noch Schweisseisen da benutzt, wo ruhige Kraftwirkungen stattfinden. Während man beim Flusseisen 60, ja 65 kg pro 1 qmm Zerreissfestigkeit erhalten kann und im Durchschnitt für härteres 50, für weicheres 45 annehmen darf, begnügt man sich bei Schweisseisen der Regel nach mit 34 und weniger Kilogramm pro Quadratmillimeter. Die Zähigkeit, das Mass für die Brauchbarkeit bei Stosswirkungen ist bei weichem Flusseisen ebenfalls grösser, als bei Schweisseisen. Sowohl in Dehnung als in Kontraktion wird das letztere vom ersteren geschlagen. Ueber jenes freut man sich bei 22 pCt. Dehnung, 40 pCt. Kontraktion, von diesem fordert man mindestens 25 pCt. Dehnung und 45 pCt. Kontraktion.

Die einzige Antwort auf die Frage, warum wird denn nicht immer Flusseisen verwendet, ist: Flusseisen bricht plötzlich, unerwartet und lässt sich nicht schweissen, Schweisseisen dagegen bricht allmählich und lässt sich schweissen. Welche Berechtigung nun diese Behauptung hat, kann nur unter Bezugnahme auf die Unterschiede der inneren Struktur beider Eisenarten untersucht werden.

Der erste Unterschied ist der, dass Flusseisen körniges Gefüge, Schweisseisen sehnige Textur hat. Das Eisen krystallysirt im regulären System; daselbe macht sich beim Erstarren des Eisens in der Form von nach allen Seiten gleichmässig ausgebildeten oder zusammengedrängten Körnern kund. Jedes erstarrte Eisen, man mag es brechen wie man will, zeigt daher stets einen k ö r n i g e n Bruch. Das Mangan ändert die reguläre in die rhombische Krystallform; Eisen, welches über 2 pCt. Mangan enthält, wird davon beeinflusst, wird strahlig, blättrig oder säulenförmig abgesondert.

Im übrigen ist weder Kohlenstoff, noch Silizium, noch Phosphor, noch Schwefel in den technisch vorkommenden Mengen von Einfluss auf die Krystallform.

In jedem erstarrten festen Eisen also sind Körnchen neben einander geordnet. Diese Körner sind im schmiedbaren Eisen einzeln dehnbar. Wenn das Eisen gewalzt und dabei jedesmal um 90° gedreht wird, dann wird aus dem Würfel eine langgestreckte, scheinbar ebenfalls quadratische Säule und diese nennt man Sehne. Es strecken sich bei der Bearbeitung alle diese Krystalle, aber sie haben die Eigenschaft, immer wieder in kleinere, reguläre Krystalle zu zerfallen. In einem recht ausgestreckten Drahte sieht der Bruch so krystallinisch aus, wie in dem Flusseisenblocke, aus dem er herausgestellt wurde, aber die Krystalle sind viel kleiner, ja oft so klein, dass dem unbewaffneten Auge der Bruch als amorph erscheint. Nur bei erneuter starker Erhitzung können aus kleinen wieder grössere Krystalle entstehen. So lange als man also reines Eisen mit Kohlenstoff oder anderen Stoffen vor sich hat, bilden sich immer nur vorübergehend Sehnen, der Bruch bleibt körnig. Die Sehnenbildung des Schweisseisens muss also einen anderen Grund haben. Die Sehnen sind thatsächlich Drähte aus einzelnen Krystallen, aber diese Drähte sind getrennt. Das Trennungsmaterial ist S c h l a c k e, seltener Glühspahn. Zwischen jeder Sehne liegt eine ganz dünne Haut dieser Substanzen.

Man hat in Avesta in Schweden in kleinen Birnen ganz sehniges Eisen hergestellt, aber nur dann, wenn man das Flusseisen mit Schlacke gemengt ausgoss.

Man kann daher weiter sagen, die Krystallisation sei im Schweisseisen, wenn es Sehnen bildet, bedingt durch Schlackeneinlagerung: infolgedessen kann man eine Schweisseisenstange ansehen als eine Menge paralleler Drähte, etwa wie ein ungeflochtenes Drahtseil. Daraus erklärt sich, dass trotz der grösseren Festigkeit, welche durch das innige Ineinandergreifen der einzelnen Körner bedingt ist, das Flusseisen vollständig plötzlich brechen kann, während Schweisseisen allmählich nachgiebt.

Ein weiterer Punkt betrifft die F o r m g e b u n g.

Diese erfolgt sowohl beim Schweiss- als beim Flusseisen in der Hauptsache durch Druck (Schmieden oder Walzen), aber andererseits auch durch Vereinigung verschiedener Bestandtheile.

Zu letzterem Ziel führen zwei Wege, Schweissung und Guss; ersterer lässt sich bei beiden Eisenarten, letzterer nur beim Flusseisen anwenden.

Man hat über die Schweissfähigkeit sehr viele Versuche angestellt und stets gefunden, dass unter allen Umständen die Schweissbarkeit des Eisens zunimmt mit der Abnahme an Kohlenstoff, dass sich also ein kohlenstoffärmeres Eisen leichter als ein kohlenstoffreicheres Eisen schweissen lässt, dann aber ferner, dass jedes Flusseisen schwerer schweissbar ist, als ein Schweisseisen von gleichem Kohlenstoffgehalt. Man darf die letztere Erfahrung wohl sicher auf die Schlackeneinmengung des Schweisseisens zurückführen und darnach annehmen, dass der Schweissprozess für Flusseisen s t e t s ungünstigere Resultate als bei Schweisseisen liefern wird. Es dürfte deshalb besser sein, überhaupt von Schweissungen beim Flusseisen Abstand zu nehmen, gewünschte Eisenstücke durch einen Guss herzustellen und ihnen die nöthige Form durch Schmieden und Walzen zu geben.

Ein letztes Hinderniss in der allgemeinen Anwendung des Flusseisens bieten die Blasen. Jedes rohe Flusseisen enthält Gase, welche, wenn das Eisen erstarrt, Blasen bilden. Diese Blasen, welche von verschiedenen Gasen (Wasserstoff, Kohlenoxyd, Stickstoff) herrühren, sind zwar sehr ungleich gross und sehr verschieden vertheilt, je nach der Art der Erzeugung des Flusseisens und je nach der Behandlung desselben vor und bei dem Erstarren, aber sie fehlen niemals. Blasen kommen freilich beim Schweisseisen (z. B. Kesselblechen) durch gegenseitige Einwirkung von oxyd-oxydulhaltiger Schlacke auf den Kohlenstoff benachbarter Theile ebenfalls vor; aber es muss zugegeben werden, dass sie beim Flusseisen, bei welchem auch bei späterem Ausstrecken eine Schweissung der Blasenwände nicht mehr stattfindet, gefährlicher sind.

Die Schwierigkeiten, bei grossen Flusseisenmassen die Blasenbildung zu vermeiden oder wenigstens gleichmässig zu vertheilen, sind zwar gross, aber sie werden mehr und mehr überwunden.

Im allgemeinen wird man das hochwerthigste Material stets durch den Tiegel, ein mittleres durch den Flammofen, das geringste durch die Bessemerbirne gewinnen. Man wird aber auch umgekehrt nicht für ein Produkt wie Schienen etwas anderes als Bessemerflusseisen verlangen, da mit der Qualität der Preis steigt.

Unter allen Umständen müssen wir in unserer Deutschen Eisenindustrie die Erzeugung des rohen Flusseisens der Grossindustrie überlassen.

Der Vortragende hofft schliesslich bewiesen zu haben, dass die Vorzüge des Flusseisens vor dem Schweisseisen noch lange nicht genügend gewürdigt werden, und dass es mehr an der Unkenntniss der Konsumenten von diesen Eigenschaften und von den infolge derselben erforderlichen Konstruktionen, als an dem Material liegt, wenn das letztere nicht im Eisenbahnbau volle Anerkennung gefunden hat, im Maschinen- und Schiffbau aber noch vernachlässigt oder gar vermieden wird.

(Fortsetzung folgt.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Zwischen den Stationen Sásd und Abaliged bei Wächterhaus No. 105 ist — nach einer Mittheilung der Betriebsdirektion der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn — die Haltestelle Bakócza-Felső-Mindszent am 1. v. Mts. für den Personen-, Gepäck- und Frachtenverkehr (für letzteren jedoch nur für Güter in ganzen Wagenladungen) dem öffentlichen Verkehre übergeben worden. Eine Abfertigung von Reisegepäck von dieser Haltestelle findet nicht statt.

Berlin, den 2. Mai 1885. (972)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

II. Wiedereröffnung von Stationen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der zwischen den Stationen Rosslau Jütrichau gelegene frühere Haltepunkt Tornau wird — nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt — am 15. d. Mts. für den Personenverkehr wieder eröffnet werden. Eine direkte Abfertigung von Reisegepäck nach und von Tornau findet nicht statt.

Berlin, den 2. Mai 1885. (973)

Die geschäftsführende Direktion.

W e x.

III. Aenderung von Stationsnamen.

Die an der Eisenbahnstrecke Leipzig-Corbetha belegene, bis jetzt mit

Barneck

bezeichnete Station erhält vom 1. Juni d. J. ab im eisenbahndienstlichen Verkehr den Namen

Leutzsch.

Erfurt, den 30. April 1885. (974)

Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Güterverkehr.

Am 15. Mai 1885 tritt der Nachtrag I zum **Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren** für den Verkehr zwischen den Stationen des Direktionsbezirks **Bromberg** und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks **Breslau** andererseits, in Kraft.

Derselbe enthält:

1. Aenderungen und Ergänzungen des Haupttarifs,
2. Aufhebung einzelner Verkehrsrelationen und zwar:
   a) im Tarif für die Beförderung von Leichen etc. zwischen Stationen der Bahnstrecken Posen-Inowrazlaw etc. einer- und den Berliner Viehhöfen etc. andererseits via Frankfurt a/O. und via Kreuz etc. vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen, soweit dieselben den Verkehr zwischen Stationen der Strecke Posen-Kreuzburg und Posen-Alt-Boyen einerseits und Berlin Ostbahnhof andererseits betreffen;
   b) im Tarif für die Beförderung von Leichen etc. zwischen Stationen der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg bezw. Berlin andererseits via Cüstrin vom 1. Dezember 1881 nebst Nachträgen, soweit dieselben den Verkehr zwischen Stationen der ehemaligen Breslau-Freiburger Eisenbahn einerseits und Berlin Ostbahnhof andererseits betreffen, da die Abfertigung des bezeichneten Verkehrs auf Grund des im Eingange bezeichneten Tarifs stattfindet.

Exemplare des Nachtrages können durch Vermittelung der Billetexpeditionen bezogen werden.

Bromberg, den 29. April 1885. (975 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 20. Juni d. J. treten die im **Hanseatisch-Ostdeutschen Verband-Gütertarif** vom 1. Juli 1883 enthaltenen direkten Frachtsätze zwischen Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn (ausschliesslich derjenigen für Station Marienburg) einerseits und Stationen der Berlin-Hamburger, Paulinenaue-Neu-Ruppiner, Wittenberge-Perleberger und Altona-Kieler Eisenbahn andererseits ausser Kraft.

Berlin, den 2. Mai 1885. (976)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Für **Kohlen- und Kokestransporte** in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg von Zabrze Kokesanstalt und den Schächten der Königin Louisegrube nach der Guidogrube und der bei der Guidogrube gelegenen Kokesanstalt Glückauf kommt fortan ein Frachtsatz von 0,073 ℳ pro 100 kg zur Erhebung.

Breslau, den 30. April 1885. (977)
Königliche Eisenbahndirektion.

Am 10. d. M. tritt im **Sächsisch-West-österreichisch-Ungarischen Verbandsverkehre** für den Transport von Europäischem Bau- und Nutzholz (Ausnahmetarif 6a) in vollen Wagenladungen von mindestens 10 000 kg zwischen Plass und Erlabrunn ein Frachtsatz von 0,97 ℳ pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 1. Mai 1885. (978)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Lokal-Güterverkehr. Für die Zeit vom 6. Mai bis 30. September d. J. tritt ein Ausnahmetarif für Frachtgutsendungen von Hamburg nach Lübeck, welche in Lübeck mittelst Dampfschiffes zur Weiterbeförderung nach St. Petersburg gelangen, in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Güterexpeditionen in Hamburg und Lübeck.

Lübeck, den 4. Mai 1885. (979)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Zum Heft 9 des Verbandsgütertarifs (Badisch-Hessischer Verkehr) ist mit dem 1. Mai d. J. der XII. Nachtrag zur Einführung gelangt; derselbe enthält theilweise veränderte Entfernungen und Frachtsätze, sowie Berichtigungen seitheriger Frachtsätze. Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen eintreten, bleiben die niedrigeren Sätze noch bis zum 15. Juni d. J. in Gültigkeit.

Karlsruhe, den 2. Mai 1885. (980)
Generaldirektion.

Mit dem 15. Juni cr. gelangen die in dem gemeinschaftlichen Tarife vom 1. April 1883 für den **Transport von Salz aller Art ab Inowrazlaw und Klausaschacht** nach den Stationen Kempen, Wilhelmsbrück und Polnisch-Wartenberg der Breslau-Warschauer Eisenbahn enthaltenen direkten Frachtsätze zur Aufhebung. An deren Stelle treten die zum Theil niedrigeren Umkartirungssätze in Kempen.

Breslau, den 1. Mai 1885. (981)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem 15. Mai d. J. wird die Station Mügeln der Sächsischen Staatsbahn in den **Galizisch-Norddeutschen** bezw. **Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverband,** Heft 2 einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 30. April 1885. (982)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Preussisch-Russischer Verkehr. Zum Spezial-Exporttarif 1 vom 1/13. August 1884 (Zweite Ausgabe) für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Südwestbahnen nach Königsberg etc. ist mit Gültigkeit vom 20. April/2. Mai cr. der 2. Nachtrag erschienen, welcher ermässigte Frachtsätze von einigen Südwestbahnstationen enthält.

Druckexemplare sind zum Stückpreise von 10 ₰ bei den Empfangsexpeditionen zu haben. (983)
Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Für den Transport von Steinen des Sp.-T. III im Verkehr zwischen den Stationen der Hessischen Ludwigsbahn der Linien Hanau-Aschaffenburg und Hanau-Eberbach einerseits und der Station Frankfurt a/M. Taunusbahnhof andererseits sind mit sofortiger Gültigkeit ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten.

Frankfurt a/M., den 27. April 1885. (984)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 10. Mai d. J. tritt für die Beförderung von **Steinkohlen und Kokes** in Ladungen von je 10 000 kg von den **Saargruben** nach der Station **Coburg** der Werrabahn ein Ausnahmetarif in Kraft. Näheres ist bei den Güterexpeditionen der vorgenannten Stationen zu erfahren.

Köln, den 6. Mai 1885. (985)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische),
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 15. Mai cr. treten Tarife für den Elbeumschlags-Verkehr „Südwestrussland-Laube resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Südwestrussland-Dresden-Elbequai" in Kraft.

Diese Tarife enthalten Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Russland, ab den Stationen Podwoloczyska, Brody, Tarnopol, Sokal und Husiatyn transit einerseits und Laube respektive Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz beziehungsweise Dresden-Elbequai andererseits.

Exemplare dieser Tarife liegen bei den betheiligten Bahnen und der Unterzeichneten zur Einsicht sowie zum Bezuge bereit.

Wien, am 30. April 1885. (986)
Die Generaldirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Mit 15. Mai cr. tritt für den Elbeumschlags-Verkehr „Oesterreich-Aussig-Landungsplatz" ein neuer Tarif (Theil II Heft B) in Kraft und wird hierdurch der gleichnamige Tarif vom 1. November 1883 ausser Wirksamkeit gesetzt.

Exemplare dieses Tarifes liegen bei den betheiligten Stationen, sowie bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht respektive zum Bezuge bereit.

Wien, am 30. April 1885. (987)
Die Generaldirektion.

Böhmisch-Schweizerischer und Vorarlberger Güterverkehr. Durch die am 1. April bezw. 1. Mai l. J. erfolgte Einführung neuer direkter Tarife für den Verkehr zwischen Lindau bezw. Vorarlberger Stationen einerseits und Stationen Oesterreichischer Bahnen andererseits werden die Frachtsätze des Ausnahmetarifs für den Böhmisch-Schweizerischen und -Vorarlberger Getreideverkehr vom 1. August 1882 hinfällig.

Der eben genannte Ausnahmetarif sammt zugehörigen I. und II. Anhang wird daher aufgehoben.

Wien, am 1. Mai 1885. (988)
Die K. K. General-Direktion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Bahnverwaltungen.

K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen. Am 10. Mai l. J. tritt der Nachtrag I zu Heft I des Oester.-Ung.-Steierisch-Tiroler Güterverkehrs vom 15. Oktober 1883 in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen zur Waarenklassifikation, geänderte Transportpreise mehrerer Serien, Tarifsätze für die Station Ala, einen Ausnahmetarif für Parquetten und Friesen, Ergänzungen des Ausnahmetarifes für Zucker aller Art, Aenderung der besonderen Frachtsätze, endlich die Einführung besonderer Frachtsätze für mehrere Artikel.

Wien, am 28. April 1885 (989)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Am 10. Mai l. J. tritt der Nachtrag XIV zum Lokaltarife Theil II Heft 3 vom 1. August 1883 in Kraft und werden durch denselben die zum genannten Tarifhefte Theil II Heft 3 erschienenen Nachträge I bis XIII aufgehoben.

Der neue Nachtrag enthält geänderte, meist ermässigte Frachtsätze und ist bei der Verkehrsdirektion in Wien I Pestalozzigasse 8 zu beziehen. (R M 990)

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Am 15. Mai cr. wird der zwischen Rosslau und Jütrichau gelegene frühere Haltepunkt

Tornau für den Personenverkehr wieder eröffnet werden. Mit demselben Tage kommen Tour- und Retourbillets zwischen Tornau einerseits und Dessau, Jütrichau, Rosslau und Zerbst andererseits zur Einführung. Bis auf Weiteres werden in Tornau mit Ausnahme der Züge No. 66 und 69 alle Personenzüge nach Bedarf anhalten.

Inhaber von Retourbillets nach Tornau haben dem diensthabenden Beamten daselbst von der Absicht, die Rückfahrt anzutreten, Mittheilung zu machen, damit derselbe das Anhalten der Züge veranlassen kann.

Erfurt, den 28. April 1885. (991)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

VI. Generalversammlungen.

Ungarische Westbahn. Die XII. ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Ungarischen Westbahn (Stuhlweissenburg-Raab-Graz) findet in Gemässheit des § 36 der Gesellschafts-Statuten in Budapest am 31. Mai 1885 Vormittags 10 Uhr im gesellschaftlichen Administrationsgebäude V. Bezirk, Mondgasse No. 8 statt.

Tagesordnung:

1. Bericht des Direktoriums (§ 38 der Gesellschafts-Statuten).
2. Bericht des Aufsichtsrathes und Vorlage der Bilanz für das Betriebsjahr 1884 (§ 38 und 70 der Gesellschafts-Statuten).
3. Beschlussfassung bezüglich Tilgung der schwebenden Schuld.
4. Antrag auf Abänderung des Textes der neuen Aktienkoupons bezw. Modifikation der Formularien D des § 25 der Gesellschafts-Statuten.
5. Wahl zweier Mitglieder des Direktoriums im Sinne des § 54 bezw. § 56 der Gesellschafts-Statuten.
6. Neuwahl des Aufsichtsrathes im Sinne des § 69 der Gesellschafts-Statuten.

Die stimmberechtigten Herren Aktionäre, die an dieser Generalversammlung Theil zu nehmen wünschen, wollen ihre Aktien im Sinne des § 44 der Statuten spätestens bis 23. Mai 1885:

in Budapest bei der Kassa der Gesellschaft oder
„ Budapest bei der Ung. allg. Kreditbank,
„ Wien bei der K. K. pr. Oest. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Graz bei der Steierischen Escompte-Bank,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. v. Rothschild & Söhne,
„ Frankfurt a/M. bei der Filiale der Bank für Handel und Industrie,
„ Berlin bei S. Bleichröder,
„ Hamburg bei L. Behrens & Söhne

deponiren, wogegen Legitimationskarten zum Eintritte in die Generalversammlung erfolgt werden.

Auf diesen Karten ist die Anzahl der vertretenen Aktien und die daran geknüpfte Stimmenanzahl verzeichnet.

Budapest, am 27. April 1885. (992)
Das Direktorium.

Auszug aus den Gesellschafts-Statuten.

§ 41. Geschäftsberichte, Schlussrechnungen, Bilanz, Bericht des Aufsichtsrathes, sowie der Inhalt der zur Verhandlung kommenden Anträge sind in Druck zu legen und können von jedem sich als solchen legitimirenden Aktionär 8 Tage vor der Generalversammlung im Bureau der Gesellschaft entgegen genommen werden.

§ 43. Je zehn (10) Aktien berechtigen zu einer Stimme. Kein Aktionär kann indessen mehr als (200) zweihundert Stimmen weder im eigenen, noch in fremden Namen repräsentiren.

§ 44. Zur Theilnahme an der Generalversammlung sind nur jene Aktionäre berechtigt, welche ihre Aktien sammt den nicht fälligen Koupons und dem Talon wenigstens 8 Tage vor dem Zusammentritte der Generalversammlung bei der Kassa der Gesellschaft oder an den vom Direktorium bezeichneten Orten deponirt haben.

§ 45. Das Stimmrecht in der Generalversammlung kann vom Aktionär persönlich oder durch Bevollmächtigung eines stimmberechtigten Aktionärs ausgeübt werden.

§ 51. Zum Zwecke der Beschlussfähigkeit dieser Generalversammlung ist es im Sinne der letzten Alinea des § 51 nothwendig, dass ausser den Mitgliedern des Direktoriums wenigstens vierzig Aktionäre, welche durch ihren eigenen oder den von ihnen vertretenen fremden Aktienbesitz mindestens den fünften Theil des emittirten Aktienkapitals repräsentiren, anwesend seien.

(Nachdruck wird nicht honorirt.)

Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft. Die Aktionäre unserer Gesellschaft werden zu der auf den

30. Mai d. J., Nachm. 2½ Uhr, im Direktionsgebäude auf hiesigem Bahnhofe

anberaumten zwölften ordentlichen Generalversammlung ergebenst eingeladen, und können dieselben behuf ihrer Legitimation zur Theilnahme an der Versammlung ihre Aktien, ausser bei der Gesellschaftskasse in Blankenburg a/H. oder bei Staats- und Kommunalbehörden und Kassen, bei

1. der Firma J. L. Eltzbacher in Köln,
2. dem Schaaffhausen'schen Bankvereine daselbst,
3. der Braunschweig - Hannover'schen Hypothekenbank in Braunschweig,
4. der Deutschen Bank in Berlin,
5. der Firma Ephraim Meyer & Sohn in Hannover

deponiren.

Gegenstände der Berathung und Beschlussfassung sind:

1. Berichterstattung des Verwaltungsraths über die Geschäfte des verflossenen Jahres unter Vorlegung des Rechnungsabschlusses dieses Jahres.
2. Berichterstattung der Revisoren über die Prüfung des gedachten Rechnungsabschlusses, Entscheidung über die von den Revisoren etwa gemachten und unerledigt gebliebenen Monita.
3. Wahl der neu eintretenden Mitglieder des Verwaltungsraths.
4. Wahl von drei Revisoren zur Prüfung der nächsten Bilanz und Dechargirung.

Braunschweig, 26. April 1885. (993)
Der Verwaltungsrath
der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft.

VII. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung von 8000 Laschenschraubenbolzen soll vergeben werden. Die Bedingungen sind gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unsere Kanzlei zu beziehen. Angebote bis zum 18. Mai dahier einzureichen.

Giessen, den 29. April 1885. (994)
Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 36. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 56.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 9. Mai 1885.

Die Alpenbahn-Projekte über den Simplon, Grossen St. Bernhard und Montblanc.

In einem in No. 7 S. 77 dieses Blattes erschienenen Artikel „Grosser St. Bernhard und Simplon" wird hervorgehoben, dass zur Zeit das Projekt des Durchstiches des Grossen St. Bernhard allen anderen Konkurrenzprojekten vorangehe und die meisten Chancen der Realisirung für sich habe.

Bei dem allerdings ganz flüchtigen Vergleiche kommen die Konkurrenzprojekte ziemlich schlecht weg. Vom Montblanc, heisst es, wird gar nicht gesprochen, noch weniger von seinen südlichen Konkurrenten, und was den Simplon betrifft, so erhält sich derselbe nur schwach. Für die Schweiz wird das Simplonprojekt als verfrüht bezeichnet, die Bedeutung dieser Linie für den Nordosten Frankreichs und Belgien, der Einwirkung der Montcenis- und St. Gotthard-Route wegen, negirt, dem Kapital bittere Enttäuschung, der Schweiz Kalamitäten prognostizirt und endlich der Tunnel wegen seiner hohen Innentemperatur, freilich nur auf Grund einer Behauptung eines der Schöpfer des Grossen St. Bernhard-Projektes, als ein ungeheures Grab für die Bauarbeiter bezeichnet. Die ganze Darstellung ist derart gehalten, dass man glauben könnte, es wären in der That die Akten über diese in technischer und verkehrspolitischer Beziehung gleich wichtige und interessante Frage bereits abgeschlossen, das Projekt des Grossen St. Bernhard-Durchstiches als Sieger aus dem grossen Wettkampf hervorgegangen und die Ingenieure mit ihren Bohrmaschinen schon am Wege, um, wie der Bericht sagt, die Arbeiten schon nächstes Jahr beginnen zu können.

Nun, so weit ist die Sache denn doch noch nicht, und wenn Baron Vautheleret berichtet, dass die gemeldete Betheiligung der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft mit 40 Millionen beim Simplon-Projekt eine reine Erfindung sei und die Französische Regierung jede Subvention für den Simplon von der Hand weise, so mag dies vorderhand richtig sein, aber ebenso gewiss ist es auch, dass diese 40 Millionen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Gesellschaft und die Subvention der Französischen Regierung auch dem Grossen St. Bernhard-Projekt noch nicht gesichert, für die Realisirung dieses aber mindestens ebenso unentbehrlich sind, wie für jenes.

In der Bemerkung, dass die an der Seite des Baron Vautheleret stehende Gesellschaft Französischer Civilingenieure sich alle Mühe gibt, durch Denkschriften, ein eigenes Journal, Reisen u. s. w. die Ideen des Grossen St. Bernhard-Durchstichs zu verbreiten und ihr Anhänger zu gewinnen, mag der Massstab für die Beurtheilung der in dem Artikel gepflogenen vergleichenden Darstellung der verschiedenen Zukunfts-Alpenbahn-Projekte zu Gunsten jenes des Grossen St. Bernhard zu suchen sein.

Die strengste Objektivität in der Behandlung von Fragen so wichtiger Natur ist um so unerlässlicher, als zu deren Lösung eine bedeutende Inanspruchnahme des Nationalvermögens verlangt wird und begangene Irrthümer und Fehler sich um so empfindlicher strafen, als sie absolut irreparabel sind.

Vor allem dürfte es von Interesse sein, die konkurrirenden Alpenbahn-Projekte in Bezug auf ihre technische Aufstellung und Ausführbarkeit zu beleuchten, was im nachstehenden, an der Hand der in den „Mittheilungen der K. K. Geographischen Gesellschaft in Wien" veröffentlichten hochinteressanten und gründlichen Arbeit von J. Doblhoff über „Die Alpenbahn-Frage in Frankreich und der Westschweiz, ihre Geschichte und ihre Bedeutung seit der Eröffnung der Gotthardbahn", versucht werden soll.

Zwei Welthandelsstrassen haben wir im Laufe der letzten Dezennien, als die praktischen Erfolge des unser Jahrhundert charakterisirenden Strebens nach Förderung und Unterstützung des Völkerverkehrs erstehen gesehen und vermitteln den Handel Europas mit dem Orient.

Calais - Montcenis - Turin - Piacenza - Brindisi markiren die erstere, ältere; Ostende - Basel - St. Gotthard - Mailand - Piacenza-Brindisi die jüngere derselben.

Namentlich die Eröffnung letzterer über den St. Gotthard ist für den Völkerverkehr von erhöhter Bedeutung geworden und hat in der Geschichte der Alpenbahnen eine neue, wichtige Epoche begründet. Sie ist geeignet und bestimmt, den internationalen Verkehr der Schweiz, Italiens und Deutschlands unter sich, die maritime Bedeutung Italiens zu heben und Deutschland der Südküste Italiens näher zu bringen. Sie ist aber zugleich auch eine scharfe Waffe gegen die Interessen Frankreichs im Orienthandel zur See geworden und Frankreich erblickt in dieser internationalen Verkehrslinie eine Gefährdung seines Transit- sowie direkten Orienthandels, welchen genügend zu steuern die ältere Montcenis-Linie nicht vermag. Frankreich betrachtet mit scheelen Augen das Emporblühen des neuen Gotthard-Emporiums, Mailand, auf Kosten Lyons und erblickt in der Schaffung eines neuen Handelsweges, Frankreich mit Italien verbindend, das Remedium gegen den Niedergang des transalpinen Verkehrs und die nachtheiligen Konsequenzen der Gotthardbahn.

Diesen Erwägungen sind die konkurrirenden Alpenbahn-Projekte entsprungen und die günstigen Erfolge und Fortschritte bei der Erbauung der jüngsten Alpenbahn mit dem Arlberg-Durchstich haben denselben neuerdings eine beträchtliche Anregung gegeben.

Die für Frankreichs Bestrebungen zunächst in Betracht kommenden Alpenbahn-Projekte sind jene über den Simplon, Gr. St. Bernhard und Montblanc.

Jenes über den kleinen St. Bernhard, den Mont Genèvre und die Verbindung des Wallis mit der Montblanc-Linie mittelst eines Tunnels durch den „Col de Balme“ und durch den „Gries“ und das Nufenenthal mit Airolo an der Gotthardbahn, sowie endlich das auf die Kürzung der Französischen Linien und den Anschluss an die Gotthardbahn abzielende Projekt sind von sekundärer Bedeutung, obschon nicht zu verkennen ist, dass gerade das letzterwähnte, als ein Vermittelungsprojekt, das ohne die grossen Kosten eines neuen Alpendurchstichs dennoch Frankreich die Vortheile der Gotthardbahn zugänglich zu machen geeignet wäre, ernsterer Erwägung würdig scheint.

Eines der ältesten und zugleich gründlichst studirten Projekte ist das über den Simplon, als Verlängerung der Bahn Genfer See-Brieg mit einem Tunnel durch den Simplon, unterhalb des Massivs oder seitlich vom Monte Leone, südlich über Isella, Domo d'Ossola nach Arona, mit dem nördlichen Anschluss über Saint Maurice, Bouveret, Bellegarde (Cote de Savoie) in Frankreich. Nicht weniger als ein Dutzend Projekte sind im Laufe der Zeit für diese Linie zur Ausarbeitung gelangt.

Obwohl nach mehreren Forschern schon unter dem zweiten Konsulate des C. Domitius Dexter und Frescus (?) eine Römerstrasse über den Simplon erbaut wurde, scheint doch der eigentliche Simplonweg (nach Bavier) erst in der späteren Kaiserzeit in die Reihe der Alpenpässe getreten zu sein. Thatsache ist, dass er bereits im 13. Jahrhundert, da Wallis, das 1810 an Frankreich fiel, das Durchgangsland für einen grossen Theil des Orientalischen und Italienischen Handels war, schon einen regelmässigen Transit vermittelt und Bedeutung erlangt hat.

Frankreich hat schon früher an dieser Strasse lebhaftes Interesse genommen, im Jahre 1797 dieselbe, hauptsächlich durch politische Erwägungen (darunter in erster Linie Napoleons Plan der Gründung einer Französisch-Helvetischen Republik) bestimmt, speziell ins Auge gefasst, den Bau einer Kunststrasse, der ersten grossen Alpen-Kunststrasse der Schweiz, als gemeinsames Werk mit der Cisalpinischen Republik beschlossen und dieselbe, nachdem 5 000 Arbeiter durch fünf Sommer daran gearbeitet hatten, am 25. September 1805 für Kavallerie und Infanterie und 12 Tage später auch für Artillerie eröffnet. Eine eigentliche Handelsstrasse ist sie indess nie geworden, denn der Handel des Simplon hatte sich dem Montcenis dauernd zugewendet; eine Thatsache, die denn auch in dem ersten grossen Alpendurchstich des Montcenis ihren Ausdruck gefunden hat.

Die Simplon-Strasse ist nächst jener über den Brenner die erste Alpenstrasse für Wagen gewesen und wird, was gelungene technische Ausführung anbelangt, nur von der Splügen-Strasse übertoffen. Sie gehört der ausserordentlichen Naturschönheiten des von ihr durchzogenen Gebietes wegen zu den frequentirtesten: im Jahre 1876 haben dieselbe nicht weniger als 28 190 Reisende passirt. Die Passhöhe, 2 010 m, galt zu den niedriger gelegenen der Schweiz und dieser Umstand sowie die günstigen Gebirgsverhältnisse der Simplon-Gruppe mit dem Massiv des Monte Leone (3 505 m), das Fletschhorn (3 917 m), Rossbodenhorn und Schönhorn (3 202 m) — (im Norden tief eingeschnitten durch die den Kaltwasserabfluss thalwärts führende Schlucht des Saltine-Thales, während südlich aus dem breiten, von der Toccia durchzogenen Boden von „Domo“ das Thal der Diveria, sich allmählich verengend, sanft und nahezu bis zum Hospiz hinansteigt) — liessen dieselbe schon vor mehr denn 30 Jahren für die Anlage einer modernen Eisenstrasse mit Lokomotivbetrieb besonders geeignet erscheinen.

Die ersten Studien am Simplon unternahm in den Jahren 1857/58 Garella, der Chefingenieur der „Compagnie de la Ligne d'Italie“, welche im Jahre 1852 vom Schweizerischen Bundesrath und der Walliser Kantonalregierung die Konzession für eine Linie vom Genfer See durch das Rhone-Thal aufwärts erhielt; dieselbe war aber ausser Stande ihren Verpflichtungen nachzukommen und wurde infolgedessen ihrer Rechte verlustig. Auch Cavour hat damals schon eine Verbindung mit Frankreich gesucht und die Simplon-Linie lediglich deshalb perhorrescirt und dem Montcenis seine Unterstützung geliehen, weil die Lombardei noch Oesterreichische Provinz war und eine Verbindung über den Montcenis für Piemonts Hauptstadt günstiger erschien.

Spätere Unternehmungen, wie die „Compagnie Lavalette“, „Compagnie du Chemin de fer du Simplon“ unterlagen dem gleichen Schicksale der „Compagnie de la Ligne d'Italie“.

Von den Walliser Ingenieuren Clo und Vernetz stammt das erste Simplon-Bahnprojekt (1857). Sie gingen aus der Tiefe der Saltine-Schlucht, 725 m über dem Meere, aus bis zu einer Höhe von 1 068 m, legten hier einen 12 200 m langen Tunnel durch das Massiv, in der Gendoschlucht 1 011 m über dem Meere ausmündend und weiter dem linken Diveria-Ufer bis Domo folgend. Das Projekt ergab zwischen Brieg und Domo eine Distanz von 52 km, eine Bauzeit von 10 Jahren und einen Kostenaufwand von 73,8 Millionen Francs. Das Montcenis-Projekt war noch nicht gesichert und die Zweifel an die Durchfahrbarkeit dessen 12 233 m langen Tunnels waren wohl bestimmend für die Tiefenlage des Clo und Vernetz'schen Tracé.

Schon 1859 folgte das Projekt Eugène Flachat, ohne Tunnel, mit Steigungen von 35—50 ‰, Minimalradien von 100 m und einer eingeschalteten Fell'schen Bergbahn, direkt über die Passhöhe führend. Die sachliche Kritik Piarron de Mondésir's hatte dasselbe rasch zum Fall gebracht und Flachat projektirte dann einen 29 400 m langen Tunnel in einer Kulminationshöhe von 1 759 m, aber auch dieses Projekt wurde bald, trotz mannigfacher Modifikationen, ad acta gelegt.

Ingenieur Vauthier, Gerecla's Nachfolger in der Würde eines Ingenieur des ponts et chaussées, fasste die Durchbohrung des Simplons in einer Höhe unter 1 000 m ins Auge und proponirte zuerst an der Hand der geologischen Daten Gerlach's einen „Tunnel de base“, 18 220 m lang, nördlich bei Pont Napoleon (743 m), südlich bei Iselle (625 m) ausmündend, mit Steigungen von 1 ‰ (nördlich) und 14 ‰ (südlich) im Innern.

Charles Jacquemin variirt (1860/62) Flachat's Projekt, 200 m tiefer, und acceptirt Tony Fontenay's Idee des „geneigten Tunnels“, 11 km lang, zweigetheilt mit beiderseits je fünf Luftschächten, Steigungen zwischen 30, 28 und 20 ‰, 11 Jahren Bauzeit und 51,4 Millionen Francs Baukosten.

Auch Thouvnot projektirt einen „Tunnel de base“ bei sonstiger Anlehnung an das Flachat'sche Projekt.

Lehaitre's Projekt liegt ein von Piarron de Mondésir aufgestelltes Programm: Direkter Verkehr, Minimalradien von 200 m, Steigungen von 4 ‰ und 5 Jahre Bauzeit, zu Grunde. Dieses Projekt hat in technischer Beziehung deshalb spezielles Interesse, weil in ihm zum erstenmale die „lacets de rebroussement“ (in sich zurückkehrende Serpentinen), wie sie zuerst bei der Gotthardbahn in Form des „Tunnel hélicoïdal“ praktisch zur Ausführung kamen, projektirt sind.

Die Erhebungsresultate einer im Jahre 1863 zusammengetretenen Kommission zur Untersuchung eines neuen Bergpasses gipfelten nach dem Berichte des Generals Dufour in der Erkenntniss, „dass die Alpen an verschiedenen Punkten überschritten werden müssten und, um eine leichte Kommunikation herzustellen, der Simplon, einer der natürlichsten Uebergänge zwischen Italien, dem Westen und Centrum der Schweiz, Frankreich, England und Belgien, zugleich aber auch die nothwendige Ergänzung der beiden in den Alpen projektirten Bahnen ist. Die Adriatischen Häfen bedürfen des Simplon, um ihre Waaren auf Frankreich und die Schweiz zu lenken und der Handel Genuas wird sich zwischen Montcenis und Simplon theilen. Es beweist dies die Betrachtung der topographischen Verhältnisse, denn der Simplon ist eine internationale Linie ersten Ranges, welche Genf direkt mit Centralindien verbindet . . . . .“

In „Etude critique de divers systémes proposés pour le passage des alpes suisse par un chemin de fer“ (Vevey 1864) kritisirt Lommel eingehend die bisherigen Projekte und proponirt eine Linie mit einem „Tunnel de base“ in der Höhe von 705 m, 17,5 km lang mit 2 Ventilations-Luftschächten und Steigungen von 4 ‰ im Innern, bei Goudo mündend und am linken Diveria-Ufer mit Steigungen von 20—24 ‰ fortsetzend; während das im Jahre 1869 erschienene Projekt E. v. Stockalper's, die verwandten Projekte Vauthier's und Lommel's variirend, einen in der Saltine-Schlucht beginnenden „Tunnel de base“, 16 km lang in 771 m kulminirend, mit 9 Luftschächten (40—250 m lang) und ½ ‰ innerer Steigung, bei Goudo, 790 m hoch ausmündend, in Vorschlag bringt und die Linie mit 25 ‰ Steigung bis Domo am linken Diveria-Ufer bis Crevola fortsetzt. Ausser dem Haupttunnel enthält dieses Tracé noch weitere 19 Tunnel von zusammen 5 385 m Länge. Die Kosten der Linie von Brieg bis Domo sind mit 77,5 Millionen Francs veranschlagt.

Favre, der später vom Gotthard-Tunnelbau her rühmlichst bekannte Unternehmer, hat sich, von der neu gebildeten „Compagnie du Simplon“ konsultirt, entschieden für einen vom Rhone-Ufer aus in das Massiv eindringenden, möglichst tief zu legenden „Tunnel de base“ ausgesprochen, auf Grund dessen sodann Clo, als Ingenieur der „Compagnie du Simplon“, gemeinschaftlich mit Favre ein neues Projekt verfasste, dessen mit einem Luftschacht zu ventilirender Tunnel 680 m über dem Meere, dicht am Rhone-Ufer und nur 4 m unter dem Rhone-Wasserspiegel beginnend, mit 19,8 km Länge in einer Steigung von 1 ‰ nördlich und 0,5 ‰ südlich, das Massiv durchsetzt und südlich in 649 m Höhe mündet. Acht Hilfstunnel mit zusammen 3 188 m Länge sind projektirt und die Kosten des Haupttunnels mit 70 Millionen Francs, der Strecke Julla-Domo mit 12,3 Millionen Francs veranschlagt, so dass sich ein Gesammterforderniss von 82,3 Millionen Francs ergibt.

Die Weltausstellung in Paris im Jahre 1878 brachte ein neuerliches Projekt von Lommel, mit einem 18,5 km langen Tunnel und das Jahr 1881/82 ein drittes Projekt desselben, in welchem die Tunnellänge auf 19,6 km reduzirt ist, ohne sonstige wesentliche Aenderungen gegen das zweite Projekt. Man glaubte um so mehr an die Verwirklichung desselben, als Italienischerseits von den Kammern der Anschluss an das Simplon-Projekt votirt und in Frankreich das Augenmerk der Regierung neuerdings dem Simplon-Durchstich zugewendet wurde.

Inzwischen ist durch Fusion der „Compagnie du Simplon“ und der „Compagnie du chemin de fer de la Suisse occidentale“ die „Compagnie du chemin de fer de la Suisse occidentale et du Simplon“ entstanden, welche eine neuerliche gründliche Terrainaufnahme veranlasste, welche dem 12. Projekte zur Unterlage gedient. Dieses enthält einen Tunnel, nördlich in einer Höhe von 685 m beginnend, südlich 640 m über dem Meere bei Isella-Varzo ausmündend, 19 795 m lang. Eine Variante desselben ergibt eine Tunnellänge von 20 km. Das Projekt ist mit ausserordentlicher Sorgfalt und unter umfassendster Wahrnehmung aller bisher auf diesem Gebiete gewonnener Erfahrungen und Fortschritte gearbeitet und in technischer Beziehung geradezu eine Musterarbeit.

Den Steigungsbestimmungen lagen die von der Eidgenössischen geodätischen Kommission (1874—1875) verfassten, auch für die Centraleuropäische Gradmessung bestimmten Präcissions-Nivellements, den Aufnahmen, zu welchen nicht wie früher Aneroïde, sondern Theodolithe von derselben Konstruktion wie die am Gotthard verwendeten, benutzt wurden, die 1876 bis Domo d'Ossola geführte Triangulirung zu Grunde, und die seit mehreren Jahren bei Herstellung der topographischen Karte der Schweiz und den meisten Projektsverfassungen der Schweizer Bahnen mit so viel Vortheil angewendete Methode „Wild“ in Verbindung mit der Tacheometrie förderte ganz wesentlich den Fortgang der Arbeiten. Zugleich wurden die geologischen und geothermalen Verhältnisse an der Hand sorgfältig hergestellter, den Geologen zur Verfügung gestellten Längen- und Querprofile gründlich studirt und aus den Analogien am Montcenis- und Gotthard-Tunnel sowie mit Berücksichtigung des Aussenprofils Erdwärmekurven konstruirt, welche eine Maximaltemperatur von 36—39° C. ergaben. Im Juli 1882 wurde die Topographie des über der Tunnelachse lagernden Terrains studirt, um auf diese Weise die den Einflüssen der atmosphärischen Luft am nächsten liegende, also kühlste Tunnelachse zu eruiren.

Nachdem die Achse des 1878er Tunnelprojektes in einer Mächtigkeit von 2 275—2 780 m von dem Massiv des Monte Leone überlagert ist und dieser mächtigen Ueberlagerung wegen eine Maximaltemperatur von 45° C. ergeben hatte und ferner den geologischen Forschungen zufolge in deren Zug Gypslager vermuthet wurden, verlegte man die Trace auf 689 m über dem Meere (5 m über dem Rhone-Wasserspiegel), führte sie 19 639 m gerade und schwenkte sodann östlich ab, um nicht unter die höchsten Gipfel zu kommen. Dieses „Traçé coudé“ ergab eine Tunnellänge von 19 795 m mit einer Kulminationshöhe von 708 Meter und Ueberlagerungen von nur 700 m Mächtigkeit (nördlich) und 800 m (südlich) und infolgedessen eine geringere Maximaltemperatur von nur 34—37° C.

Weitere Studien der Ingenieure und Geologen, namentlich aber auch die Rücksichtnahme auf die Senkungen im Cheraseathale und der Alpen „Direglia“ und „Campo“ hatten eine nochmalige Korrektur des Traçé, bestehend in einer weiteren Schwenkung der idealen Achse, zur Folge, woraus eine Verlängerung des Tunnels um 295 m, somit auf 19 990,4 m und ein Kostenzuwachs von 800 000 Frcs. resultirte. Professor Renevier hat darauf aufmerksam gemacht, dass bei der Aehnlichkeit des Gesteins auch die Wärmeleitung im Simplon von jener im Montcenis nicht wesentlich verschieden sein könne. Die Maximaltemperatur im St. Gotthard-Tunnel betrug 30,75° C. Bei 45,75° C. ist die Grenze der Arbeitsmöglichkeit, nach Du Bois-Raymond bei 40° (feuchte Luft); 50° C. erzeugen Hitzschläge.

Professor Klein berechnet für das „Traçé coudé“ des letzten Simplon-Projektes bei 3 km vom Nordeingange 30° C.; bei 7 bis 9 km (unter dem Kamme) 35° C.; bei 9—11 km eine Abnahme bis auf 30° C.; dann bis zu 2 km vor dem Südende 30° C.; und von da ab eine rasche Abkühlung. Es erscheint sonach in dieser Beziehung das Projekt nicht so ungünstig, wie es dessen Gegner hinzustellen sich bemühen.

Professor Renevier schlägt zwecks der Abkühlung Luftschächte und die Einführung von Eiswaggons auf die Dauer der Arbeitszeit vor, da das Eis die Dämpfe kondensirt und die Luft austrocknet. Zur Erzielung einer ausgiebigen Ventilation des Tunnels ist nebst den mit je 900 000 Frcs. veranschlagten zwei Luftschächten ein eigener grosser Luftschlauch mit Abkühlungsreservoir, unabhängig von der zur Bethätigung der Bohrmaschinen zu installirenden Leitung für die komprimirte Luft und die Isolirung der Kompressoren an der Austrittstelle mit schlechten Wärmeleitern in Antrag gebracht. Es sollen 200 cbm Luft pro Minute eingepumpt werden (gegen 100,3 m³ im Gotthard, und zwar im Mittel 55,3—65,3 m³ und 30,3 m³ im Winter und 160,3 m³ im Arlberg). Die verdorbene Luft muss, wie am Montcenis- und Pfaffensprung-Tunnel ausgepumpt werden.

Den geologischen Erhebungen sind die gründlichen Forschungen Studer's und Gerlach's wesentlich zu gute gekommen und die geologische Expertise unter Führung der Professoren Renevier (Lausanne), Heim (Zürich) und Lory (Grenoble) hat die Resultate ihrer Forschung in dem „Bulletin de la Société vaudoise de sciences naturelles“ unter dem Titel „Structure géologique du massif du Simplon, par E. Renevier“ (1878) niedergelegt. Darnach ist der älteste Theil des Simplon Antigoria-Gneiss als Basis, worauf die den grössten Theil des Massiv bildenden kristallinischen Schiefer in Schichten von wechselnder Stärke mit eingesprengten parallel laufenden Kalkbändern lagern. Während die Lagerung der Kalkbänder auf eine sedimentäre Natur der Schiefer hinweist, lässt das gänzliche Fehlen von Fossilien eozonische Sedimente vermuthen, was aber Renevier, welcher paläozonische Epochen, jedenfalls vor der Trias, annimmt, bezweifelt. Thalboden sowohl als Thalwände sind Trias. Unter Zuziehung Professors Taramelli aus Pavia haben die Mitglieder der geologischen Expertise im Jahre 1882 nochmals die neue Traçé des Tunnels und der Zufahrtslinien studirt und nach Renevier's Rapport gefunden, dass — im allgemeinen wenig von den früheren Resultaten abweichend — die Verhältnisse im Tunnel sich in drei Gruppen gliedern lassen, deren nördliche auf 3½—4 km vom Eingang aus grauem Glanzschiefer besteht, der eine Infiltration, welche nur beim Gyps, wenn man das Alluvium verlässt, hier aber glücklicherweise in Vertikalschichten lagert, zu befürchten wäre, ziemlich ausgeschlossen erscheinen lässt. In dem 9—10 km langen Mittelstück ist blättriger, kristallinischer Schiefer mit 20 bis 25 m mächtigen Kalkbänken, Glimmerschiefer, Kalkglimmerschiefer und Granatglimmerschiefer sowie Sericitschiefer — wie am Gotthard — vorherrschend. Gletscher-Moränen- oder Wildbachreste sind nirgends zu durchbauen und kommt der Tunnel überall in festen Felsen mit einförmiger, meist nordöstlicher Schichtung, zu liegen. Holzeinbaue werden daher zu den Seltenheiten gehören. Im dritten Theile endlich — auf der Südseite — tritt der Tunnel infolge der in dem neuesten Projekte erfolgten Tieferlegung statt in den für das obere Traçé konstatirten Antigoria-Gneiss in die „Micaschistes feuilletés“ auf 3½ km Länge, über denen sich der Gneiss wölbt, welcher am südlichsten Theile noch auf 2½—3 km Länge durchschnitten wird.

Für die Bohrarbeiten sind Maschinen der Systeme Ferroux und Seguin sowie Brandt, und zu deren Bethätigung die beiderseits der Tunnelmündungen zur Verfügung stehenden reichen Wasserkräfte der Diveria, Cherasca und Rhone in Aussicht genommen. Die gepflogenen Messungen ergaben in der Diveria im Mittel 4 000 l, in der Cherasea 3 000 l Wasser pro Sekunde, was einem Kraftäquivalent von ca. 4 000—6 000 Pferdekräften entspricht, wobei jedoch die Einflüsse der Leitungswiderstände auf die Fallhöhe noch nicht in Berücksichtigung gezogen wurden. Das starke Gefälle der Rhone (55 m) bedingt einen 4 500 m langen Kanal. Die Wassermessungen ergaben zur Zeit der grossen Kälte im Winter 1878 ein Quantum von 10 400 l pro Sekunde = ca. 3 333 H. P. (theoret.). Es steht also hier ein Wasserreichthum und in ihm eine Fülle von Kraft zur Verfügung, welche als hochwichtiges Moment beim Bohrbetrieb sowohl als bei der Ventilation des Arbeitsstollens eine vorzügliche Verwendung finden wird. Sollte nicht vielleicht bis zur Realisirung des in Rede stehenden Projektes bereits der elektrischen Kraftübertragung eine Rolle im Tunnelbau zugewiesen werden können? Vorderhand ist die Elektricität nur für Beleuchtungszwecke engagirt worden. Die Gesammtkosten sind auf Grund des letzten Projektes mit 145,6 Millionen Francs berechnet, wovon auf den Tunnel 104,2, Gare international 2,4, die Strecke Isella-Piedimuléra 29,5 und Piedimuléra-Gozzano 9,5 Millionen Francs treffen sollen. Die Bedeckung ist derart gedacht, dass der Schweizer Bund die jedem zur Ausführung gelangenden Alpenbahnprojekt zugesicherten 4½ Millionen, die betheiligten Kantone und Eisenbahngesellschaften 10,5—15,5 Millionen, Italien für die Zufahrtslinien 27 bis 32 Millonen (28 Millionen Francs sind schon gesichert), und Frankreich endlich 50 Millionen Francs in Annuitäten von 5 Millionen Francs à fonds perdu beisteuern, der Rest aber aus dem engagirten Privatkapital durch Emission von Obligationen aufgebracht werde.

Wie aus diesen Daten hervorgeht, ist das Projekt des Simplon-Durchstichs nach jeder Richtung hin gründlich studirt und seine technische Konzeption eine mustergültige; es war eben nie ein blosses Spekulationsprojekt, sondern von jeher ernst genommen. (Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zu dem vom 1. April d. J. ab gültigen Betriebsreglement des Vereins ist der I. Nachtrag erschienen und von der geschäftsführenden Direktion vertheilt worden.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Betriebsdirektion der Budapest-Fünfkirchener, Mohacs-Fünfkirchener und Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn unterstellte, am 15. v. Mts. für den öffentlichen Güterverkehr eröffnete 1,72 km lange Verbindungsstrecke zwischen der Verladestelle Budapest-Donauufer und der Station Budafok der Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2340 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Verweigerung der Uebernahme der lediglich mit einer Centralkuppelung versehenen Wagen Seitens der Französischen Bahnen (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 2348 vom 30. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Ueberweisung eines Antrages auf Abänderung der Bestimmungen in § 3 alinea 5 des Vereins-Wagenregulativs an die Kommission für dasselbe zur Vorbereitung für die Beschlussnahme der Generalversammlung (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 2383 vom 28. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend die Kompetenzfrage über die Entscheidung eines Streitfalles (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 2415 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, Begleitschreiben zu dem I. Nachtrag zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 2466 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem Situationsplane der Lokalbahn Debreczen-Hajdu-Nanas (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 2488 vom 1. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu der neuen Vereins-Kartenliste vom 1. d. Mts. (abgesandt am 4. und 5. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Frühjahrssession des Staats-Eisenbahnrathes.

Dieselbe fand am 1. und 2. d. Mts. unter dem Vorsitz des Handelsministers Baron Pino statt. Es gelangte zunächst der Bericht der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen über die Durchführung, beziehungsweise Erledigung der vom Staats-Eisenbahnrathe in der verflossenen Session gefassten Beschlüsse, sowie über die wichtigsten Vorkommnisse und getroffenen Verfügungen in Bezug auf kommerzielle Angelegenheiten zur Verhandlung. Aus demselben ist hervorzuheben die Einführung der seit 1. Juli 1883 auf den Westlichen Staatsbahnen bestehenden Gütertarife auf den neu hinzugekommenen, insbesondere den Galizischen Linien, sowie einer Reihe von wichtigen Tarifen in verschiedenen anderen Verkehren, die Hinausgabe allgemeiner, die Anlage und den Betrieb von Industriegleisen erleichternde Bestimmungen, die Verlängerung der lagerzinsfreien Zeit für die von der Bahn entfernt liegenden Etablissements, die Einwirkung eines schnelleren Transportes von Traubensendungen auf der Südbahnstrecke Ala-San Michele und Anwendung von Frachtermässigungen für dieselben; der in der letzten Session angenommene Antrag, dass für die gleichen Transportgegenstände die Fracht nach weitergelegenen Stationen nicht billiger sein dürfe, als für nähergelegene, wurde den berufenen Faktoren zur thunlichsten Berücksichtigung zugemittelt. Der Antrag der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Gewährung besonders ermässigter Frachtsätze bei Anlage von neuen oder Erweiterung bereits bestehender Etablissements auf den Staatsbahnlinien für Baumaterialien und Fabrikseinrichtungen wurde mit einem den Begriff von Neubauten präzisirenden Zusatzantrage angenommen. Infolge eines Antrages, betreffend die im Interesse der Böhmischen Mühlenbesitzer zu übenden tarifarischen Massnahmen, wird nach längerer Debatte beschlossen, diesen Gegenstand durch die berufenen Faktoren einem weiteren eingehenden Studium zu unterziehen und spezielle Wünsche der bezeichneten Industriellen fallweise zu fördern. Dieser Antrag ging in Uebereinstimmung mit vielfachen Petitionen der Böhmischen Müller dahin, dass Getreide und Mehl aus Ungarn tarifarisch nicht gleichgestellt sein sollen; es solle der Tarif für Getreide um 25 pCt. ermässigt werden, um dadurch der Konkurrenz der Ungarischen Mühlen zu begegnen. Die Böhmischen Müller sind nämlich auf den Bezug Ungarischen Getreides angewiesen. Eine Beschlussfassung über den Antrag wegen Gleichstellung der Frachtsätze für Kartoffeln mit dem Rübentarife auf den Linien der Nordbahn wird mit Rücksicht auf die voraussichtliche Aenderung der bezüglichen Verhältnisse bis zu einem späteren Zeitpunkte vertagt. Dann wurde über die seit der Herbstsession durchgeführten Massnahmen bezüglich des Personenverkehrs auf den neu hinzugewachsenen Linien des Staatsbahnnetzes berichtet. Erwähnenswerth ist die Mittheilung, dass der Orient-Expresszug während des Sommers täglich verkehren werde. Hierauf legte Hofrath Obermayer ein ausführliches Elaborat über die von der Generaldirektion beabsichtigte Einführung von Permanenzkarten für Theilstrecken vor. Es soll eine Grundtaxe und eine Zuschlagsgebühr pro Kilometer der Entfernung eingehoben werden. Die Grundtaxe ist mit 60 fl. für die erste, mit 45 fl. für die zweite und mit 30 fl. für die dritte Klasse bemessen; die Zuschlagsgebühr pro Kilometer wird 60 kr. für die erste, 45 kr. für die zweite und 30 kr. für die dritte Klasse betragen. (Hiernach stellt sich z. B. für Wien-St. Pölten, d. i. für eine Entfernung von 61 km, der Preis der Permanenzkarte dritter Klasse auf 48 fl. 30 kr., für Wien-Salzburg [314 km] auf 124 fl. 20 kr. Eine Jahreskarte für sämmtliche Linien der Staatsbahnen kostet in der dritten Klasse 150 fl.). Hierauf kamen die Hauptgrundzüge der Winterfahrplan-Ordnung 1885/86 zur Verhandlung. Nach längerer Diskussion wurden die Anträge der Generaldirektion genehmigt. Eine lebhafte Debatte knüpfte sich an den eingebrachten Antrag wegen Ausführung von Lokalbahnen in den Handelskammer-Bezirken von Troppau und Olmütz. Das Komitee, welchem der Antrag zur Vorberathung zugewiesen war, hatte empfohlen, der Staats-Eisenbahnrath möge erklären, dass er auf Fragen, welche den Bau neuer Bahnen betreffen, prinzipiell nicht eingehe, weil ihm die nöthigen Vorarbeiten nicht zur Verfügung stehen. Der Vorschlag des Komitees wurde jedoch abgelehnt; sodann wurde beschlossen, diesen Antrag dem Handelsministerium zur Erwägung und thunlichsten Berücksichtigung abzutreten. Den nächsten Verhandlungsgegenstand bildete der Antrag, die Regierung werde aufgefordert, sobald als möglich die Vorarbeiten für den Bau der Predil- und der Tauernbahn vorzunehmen. Der Staats-Eisenbahnrath beschloss, auch diesen Antrag der Regierung abzutreten. Ein Antrag auf Verwendung eigener Waggons für den Viktualientransport, sowie ein Antrag wegen Errichtung eines Centralbahnhofes in Pilsen, endlich ein Antrag wegen Erstellung von Wagenladungs- und Verbandstarifen für die Stückgutklassen I und II wurden den betreffenden Komitees zur Berichterstattung in der nächsten Session zugewiesen. Der Antrag wegen Herabsetzung des Tarifes für Steintransporte auf der Strecke Jaroslau-Sokal wurde dem Handelsministerium abgetreten. Die Mittheilungen der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen über allgemeine Angelegenheiten, betreffend die Betriebseröffnung neuer Bahnlinien, die Massnahmen zur Abhilfe des Wagenmangels und die Verhandlungen wegen Ausbau der Linie Schrambach-Neuberg, wurden zur Kenntniss genommen. Schliesslich wurden Ergänzungswahlen in das Fahrordnungs-Komitee und in das Tarifkomitee vorgenommen. Der Präsident Baron v. Czedik dankte den Mitgliedern für ihre Thätigkeit und erklärte die Frühjahrssession für geschlossen.

Eisenbahnverkehr im März und im I. Quartal 1885.

In diesem Monate wurden auf den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen im ganzen 3 806 321 Personen und 5 516 340 Tonnen Güter befördert und hierfür eine Gesammteinnahme von 19 378 410 fl. erzielt, d. i. pro Kilometer 889 fl. Im I. Quartal beziffern sich die Totaleinnahmen des Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnnetzes von 21 792 km Länge auf 55 406 694 fl., in der gleichen Periode des Vorjahres auf 54 709 376 fl.

Lokalbahn Hannsdorf-Ziegenhals.

Die Konzessionsurkunde für dieselbe wurde am 2. d. M. publizirt. Konzessionär ist die Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft. Zunächst ist eine Bahn von der Station Hannsdorf der Mährischen Grenzbahn über Goldenstein, Lindewiese und Freiwaldau an die Reichsgrenze zum Anschlusse an das Preussische Eisenbahnnetz in der Richtung nach Ziegenhals herzustellen. Diese Linie ist mit 49,5 km projektirt und soll binnen zweieinhalb Jahren (bis spätestens 5. September 1887) vollendet und dem Betriebe übergeben sein. Die Konzession ist auf die Dauer von 90 Jahren ertheilt, der Staat behält sich aber das Recht vor, die Bahn jederzeit einzulösen. Der Betrieb wird von der Staatsverwaltung geführt werden. Auf Verlangen der letzteren ist die Lokalbahn-Gesellschaft verpflichtet, eine Zweiglinie von Lindewiese über Setzdorf und Friedeberg an die Reichsgrenze bei Barzdorf (Heinersdorf) und eine Zweiglinie von einem Punkte der konzessionirten Bahn bei Sandhübel über Saubsdorf an die Reichsgrenze bei Lunzendorf auszuführen. Auf Grund des Gesetzes vom 7. Juni 1883 wurde zwischen der Regierung und der Gesellschaft ein Uebereinkommen abgeschlossen, wonach die Staatsverwaltung ein Hypothekardarlehen von 600 000 fl. gewährt, welches mit 5 pCt. zu verzinsen und innerhalb 60 Jahren zu tilgen ist. Sowohl in der Verzinsung als in der Tilgung gehen aber die von der Lokalbahn-Gesellschaft zu emittirenden 4½ pCt. Papierprioritäten im Effektivbetrage von 2 160 000 fl. voraus. Diese Prioritäten dürfen nicht unter 90 pCt. begeben werden, so dass die Maximalemission an Prioritäten 2 400 000 fl. betragen darf. An dritter Stelle endlich sollen 5 pCt. Sekondobligationen im Maximalbetrage von 300 000 fl. emittirt werden. Das Maximal-Anlagekapital ist hiernach mit dem Nominale von 3,3 Millionen Gulden festgesetzt.

Generalversammlung der Göllnitzthalbahn.

Dieselbe wurde am 18. v. Mts. abgehalten. Laut Direktionsbericht wurde konstatirt, dass die Ungarische Länderbank-Aktiengesellschaft und die Anglo-Oesterreichische Bank dem mit ihr geschlossenen Vertrag entsprechend den Ausbau der Bahn im Monat Dezember 1884 vollendet haben, und somit die Göllnitzthalbahn am 31. Dezember 1884 dem allgemeinen Verkehre übergeben wurde. Der schon im ersten Monate der Eröffnung dieser Bahn sich zeigende und seither sich stetig hebende Verkehr lässt für die künftigen Einnahmen dieser Bahn auf erfreuliche

Resultate schliessen. Die in der Bilanz als Verlust ausgewiesenen 9 800 fl. 30 Kr. sind aus den Gründungskosten und andern Organisationsauslagen entstanden.

Die Stadt Göllnitz verpflichtete sich zu den Baukosten des Normalgleises 6 000 fl. beizutragen.

26. Generalversammlung der Lemberg-Czernowitzer Bahn.

Dieselbe fand am 28. v. Mts. statt. Der Generalsekretär Regierungsrath Kühnelt verliest zunächst den (von der Versammlung genehmigten) Gestionsbericht des Verwaltungsrathes. Derselbe macht u. a. Mittheilung über die Eröffnung der Lokalbahn von Czernowitz noch Nowosielitza, welche in der ersten Betriebsperiode d. i. vom 12. Juli bis 31. Dezember 1884 eine volle 5 pCt. Verzinsung der Prioritätsaktien und eine ca. 3 pCt. Verzinsung der Stammaktien erzielte. Weiter wird über die Durchführung der Prioritätenkonversion berichtet und im Zusammenhange damit über die Begebung der vierten Emission Aktien im Betrage von 3 000 000 fl. zum Kourse von 93 pCt. Der Erlös dieser Aktien pro 2 790 000 fl. wird zur theilweisen Bedeckung der Erfordernisse für den Bau von Lokalbahnen verwendet werden. Das Gesellschaftskapital besteht dermalen aus 135 000 Stück Aktien à 200 fl., daher zusammen 27 000 000 fl. Oe. W. Silber, von welchen bisher 320 Stück = 64 000 fl. verloost sind. Die von der Gesellschaft aufgenommenen Anlehen beziffern sich nunmehr auf 52.755 000 fl. 4 pCt. Silberprioritäten, deren Verloosung in diesem Jahre beginnt. Schliesslich wird Mittheilung gemacht über die zwischen der Rumänischen Regierung und dem Verwaltungsrathe gepflogenen Verhandlungen über den Verkauf der Rumänischen Linien der Gesellschaft an den Rumänischen Staat, welche Verhandlungen jedoch keine Basis einer Verständigung lieferten. Nächster Gegenstand der Tagesordnung war der Antrag des Verwaltungsrathes wegen Erwerbung der Konzession für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn an die Russische Grenze bei Netreba (Tomaszow) und einiger anderer an die Hauptbahn anschliessenden Lokalbahnen. Das Gesammterforderniss für die Betheiligung der Gesellschaft an diesen Bahnen beträgt 3 962 000 Gulden, zur Bedeckung desselben ist für einen Betrag von 3 593 180 fl. vorgesorgt, daher noch ein Betrag von 368 820 fl. zu beschaffen wäre, welcher aus dem Saldo des Gewinn- und Verlustkontos des laufenden Jahres entnommen werden soll. In betreff der Verwendung des Reinerträgnisses stellt der Verwaltungsrath den Antrag: von dem Gewinnsaldo pro 929 348 fl. vor allem 370 000 fl. zur Bedeckung des noch restirenden Erfordernisses für die Lokalbahnen zu verwenden, 405 000 fl. zur Vertheilung als Superdividende zu bestimmen, so dass der am 1. Mai fällige Aktienkoupon mit 8 fl. und der der Genussscheine mit 3 fl. Oe. W. Silber eingelöst wird. Der Rest pro 154 348 fl. ist auf neue Rechnung vorzutragen. Sämmtliche Anträge des Verwaltungsrathes wurden einstimmig angenommen.

30. ordentliche Generalversammlung der Carl-Ludwig-Bahn.

Dieselbe fand am 1. d. M. statt. Anknüpfend an den Geschäftsbericht theilte der Vorsitzende mit, dass die Linie Jaroslau-Sokal infolge während des Baues eingetretenen Hochwassers erst am 6. Juli v. J. eröffnet werden konnte. In betreff des Betriebsergebnisses dieser Linie wird auf die Mittheilungen des Geschäftsberichtes hingewiesen und zugleich bemerkt, dass die Baurechnung über diese Bahn noch nicht geschlossen sei, indem die Kollaudirungen erst in den letzten Monaten vorgenommen wurden und die Abrechnung mit der Bauunternehmung noch nicht erfolgt sei. In Bezug auf die Verwendung des Reinerträgnisses vom Jahre 1884 wird folgendes beantragt: Der Abschluss der Betriebsrechnungen vom Jahre 1884 ergibt nach Bestreitung der Zinsen und Amortisationen einen Ueberschuss des Reinerträgnisses mit 743 713 fl., wovon die statutenmässige Entlohnung des Verwaltungsrathes in dem durch die 20. ordentliche Generalversammlung bestimmten Ausmasse von 56 000 fl. in Abschlag zu bringen ist, wonach ein Ertragsüberschuss von 687 713 fl. und nach Zurechnung des Saldovortrages aus dem Vorjahre pro 244 261 fl. die Summe von 931 975 fl. zur Verfügung der Generalversammlung verbleibt. Ueber die Verwendung desselben wird nun vorgeschlagen, vorerst als Superdividende den Betrag von 684 000 fl. zu vertheilen, wonach sich für jede Aktie, beziehungsweise für jeden Genussschein eine Superdividende von 3 fl. ergibt, von dem sohin zur Verfügung bleibenden Betrag von 247 975 fl. zur successiven Abstossung der restlichen Kosten anlässlich der Konvertirung der gesellschaftlichen Obligationen in Gemässheit des in der vorjährigen Generalversammlung gefassten Beschlusses eine Quote von 45 411 fl. zu verwenden und den Rest pro 202 564 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Der am 1. Juli 1885 fällige Koupon der Aktien wird demnach mit 8 fl. 25 kr. und jener der Genussscheine mit 3 fl. eingelöst werden. Die Anträge werden ohne Debatte einhellig angenommen. Ebenso wird eine vom Verwaltungsrathe vorgeschlagene Statutenänderung genehmigt, wonach in Hinkunft die Leitung und Vertretung der Gesellschaft einem aus höchstens 18 und mindestens 12 Mitgliedern (statt wie bisher aus 18) bestehenden Verwaltungsrathe anvertraut wird, von denen mindestens fünf Sechstel Inländer sein und vier Sechstel ihren Wohnsitz in Wien haben müssen.

16. Generalversammlung der Ostrau-Friedländer Bahn.

Dieselbe wurde am 30. v. M. abgehalten. Nach dem pro 1884 erstatteten Geschäftsbericht hat der Verkehr im abgelaufenen Jahre im Vergleiche mit jenem des Jahres 1883 in allen Zweigen einen namhaften Aufschwung erfahren. Die Gesammteinnahmen betrugen 325 616 fl., die Gesammtausgaben 268 977 fl. Nach Abzug sämmtlicher Auslagen und Dotationen verbleiben 56 639 fl. und zuzüglich des Gewinnübertrages aus dem Vorjahre 61 323 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon 58 000 fl. zur Zahlung einer Dividende von 4 pCt. = 8 fl. pro Aktie zu verwenden und den Rest auf neue Rechnung vorzutragen. Der Antrag wurde nach vorangegangener Absolvirung des Verwaltungsrathes einhellig angenommen.

Generalversammlung der Grosswardeiner Lokomotiv-Strassenbahn.

Dieselbe beschloss die Vertheilung einer 5½ pCt. Dividende für 1884 und votirte die nöthigen Mittel zum Ausbau, wodurch die Bahn bis ins Centrum der Stadt geführt und der Personenverkehr in Anschlüssen an die Belenyeser Bahn ins Leben tritt.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die erst gegen Ende der Woche wieder erwachten Friedenshoffnungen konnten der Deroute auf der Börse nicht mehr Einhalt thun. Von derselben wurden noch am wenigsten die Bahnaktien betroffen, welche gleichwohl viel von ihren schon vorwöchentlich sehr gedrückten Koursen abgeben mussten. So notirt Nordbahn 2362, Oesterr. Nordwest 164, Elbethal 166,75, Staatsbahn 296,75 und Südbahn 127,75. Trotz ihrer vorberichteten Dividenden wichen selbst Carl-Ludwig 252,75 und Lemberg-Czernowitz auf 212. Empfindlich war auch der Prioritätenmarkt berührt, obzwar selbst das Silber schon ein kleines Agio gegen Noten aufweist. Eine Hausse in Eisenbahnpapieren ist bei den steigenden Friedensaussichten fast als gewiss anzunehmen.

Litteratur.

Erinnerungen an die Eisenbahnen der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Von J. Brosius, Königlich Preussischer Maschineninspektor. 2. vermehrte Auflage. Mit 63 Holzschnitten und 4 Tafeln. Wiesbaden. Verlag von J. F. Bergmann. 1885.

Der in der Litteratur des Eisenbahnwesens rühmlichst bekannte Verfasser hatte die Erfahrungen und Eindrücke, welche er auf einer im amtlichen Auftrage im Jahre 1876 unternommenen Reise durch einen Theil der Vereinigten Staaten Nordamerikas gesammelt, in einer Reihe von Artikeln in einzelnen Fachzeitschriften niedergelegt. Diese Artikel erscheinen nun gesichtet und reichlich vermehrt, in einem Bändchen vereinigt und geben Zeugniss von dem regen Fleisse und der scharfen Beobachtungsgabe des Verfassers. Ohne überall in das Detail einzugehen, geben diese Erinnerungen einen Ueberblick über die wichtigsten Theile des Amerikanischen Eisenbahnwesens und zeigen, neben einer treffenden Charakteristik desselben, die grossen Verschiedenheiten zwischen den Amerikanischen und Europäischen Bahnen. Insbesondere wird behandelt: die allgemeine Organisation, das Agenten- und Reklamewesen, die Sparsamkeit beim Betriebe und der Bahnunterhaltung, der Oberbau, die Eisenbahnfahrzeuge, die Lokomotivschuppen und Werkstätten, der Betriebsdienst, die Güter- und Personenbeförderung. Ausserdem wird noch das Leben und Treiben in den Amerikanischen Personenzügen geschildert und zum Schluss die Sicherheit auf den Amerikanischen Eisenbahnen besprochen durch die Untersuchung derjenigen Ursachen, welche vorzugsweise die Eisenbahnunfälle herbeiführen und durch Vergleich mit der Sicherheit auf den Deutschen Bahnen. Hierbei kommt der Verfasser zu dem Schlusse, dass unsere Eisenbahnen im grossen und ganzen in Bezug auf Betriebssicherheit, Pünktlichkeit, Schnelligkeit, Komfort, Tarife u. s. w. den Amerikanischen Bahnen überlegen sind. Techniker, welche die Amerikanischen Bahnen gesehen oder eingehend studirt haben, werden dem Verfasser hierin beipflichten und beim Lesen des Buches Gelegenheit finden, im Zusammenhange das Gesehene oder Studirte wieder als klares Bild vor sich zu sehen. Nicht minder wird das Buch Technikern, die sich mit dem Amerikanischen Eisenbahnwesen bekannt machen wollen, nützliche Dienste leisten, wie es auch, wegen der allgemein interessirenden Mittheilungen den Laien bestens empfohlen werden kann.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Zu dem vom 1. April d. Js. ab gültigen Betriebsreglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen ist der I. Nachtrag erschienen. Derselbe kann von der unterzeichneten geschäftsführenden Direktion (S. W. hier, Bahnhofsstrasse 3) bezogen werden.

Berlin, den 28. April 1885. (995)

Die geschäftsführende Direktion.

Wex.

I. Berichtigungen.

In Berichtigung des am 1. Mai cr. zur Einführung gelangenden Nachtrages I zu Theil III Heft No. 2 des **Süddeutschen Verbands-Gütertarifs mit Oesterreich-Ungarn** (Ausnahmetarif für Getreide etc.) wird bekannt gemacht, dass bezüglich der auf Seite 237—239 des Haupttarifes unter Zahl 32 aufgeführten Stationen im Verkehre von denjenigen der Battascék-Dombovár-Zákanyer (Donau-Drau) Bahn und der Budapest-Fünfkirchener Bahn die Einlagerung und Reexpedition in dem Lagerhause der Ungarischen Escompte- und Wechslerbank in Barcs nicht zulässig ist.

München, den 30. April 1885. (996)

Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

II. Eröffnungen.

Am 6. Mai cr. wird die der Verwaltung und Betriebsleitung der unterzeichneten Direktion bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamtes (rechtsrhein.) zu Köln unterstellte, zwischen den Stationen Betzdorf und Herdorf aus der Deutz-Giessener Bahn abzweigende Neubaustrecke **Grünebach-Biersdorf** mit den vorläufig nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Stationen Biersdorf, Dreisbach und Schutzbach dem öffentlichen Verkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 übergeben werden.

Die Tarifkilometer bezw. Frachtsätze für den Verkehr dieser Stationen untereinander, sowie zwischen denselben einer- und den übrigen unter unserer Verwaltung stehenden Stationen andererseits sind in den am 6. Mai cr. in Kraft tretenden Nachträgen No. XII zum Gütertarif (Theil II) vom 1. September 1881 bezw. zum Ausnahmetarif B (für Steinkohlen etc.) vom 1. Juni 1881 für den Lokalverkehr des diesseitigen Verwaltungsbezirks enthalten.

Exemplare dieser Nachträge sind bei den Güterexpeditionen und in unserem biesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, den 25. April 1885. (997)

Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

III. Betrieb.

Die Station Weitmar, bei welcher der Wagenladungsverkehr bisher auf die daselbst angeschlossenen Werke beschränkt war, wird vom 15. Mai d. J. ab für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet.

Elberfeld, den 4. Mai 1885. (998)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

IV. Fahrplanbekanntmachungen.

Fahrplan vom 1. Juni 1885. Der gegenwärtige Fahrplan bleibt auch für die Sommerperiode 1885 in Kraft.

Königliche Militär-Eisenbahn. (999 J)

V. Güterverkehr.

Vom 1. d. M. ab kommen im **Westdeutschen Verbande** für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mühlenfabrikaten und Oelsaaten von Sarstedt nach Basel, Waldshut, Schaffhausen, Singen, Konstanz und vorgelegenen Stationen ermässigte Ausnahmefrachtsätze zur Anwendung.

Näheres ist auf den genannten Stationen zu erfahren.

Hannover, den 2. Mai 1885. (1000)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Wirkung vom 15. Mai l. J. wird der Artikel „Holzwaaren aller Art" wie in der allgemeinen Güterklassifikation unter Spezialtarif II genannt, bei Aufgabe in Wagenladungen von 10 000 kg oder bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht auf jeden beladenen Wagen im internen Badischen Verkehr zu den Frachtsätzen des Ausnahmetarifs No. 1 abgefertigt. Zu gleichem Zeitpunkte erscheint ein Nachtrag 1 zur zweiten Abtheilung des internen Gütertarifs, welcher für den Ausnahmetarif No. 1 eine neue Fassung unter Berücksichtigung der durch den Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahngütertarif Theil I eingetretenen anderweiten Nomenklatur des Artikels „Holz" enthält; derselbe kann bei unsern Stationen unentgeltlich bezogen werden.

Karlsruhe, den 6. Mai 1885. (1001)

Generaldirektion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Im Badisch - Württembergischen Gütertarif sind mit sofortiger Wirksamkeit die Frachtsätze für Kohlensendungen ab

Mannheim nach Möhringen auf 0,78 *M.*
„ „ Tuttlingen „ 0,79 „
„ „ Herbertingen „ 0,98 „
pro 100 kg

ermässigt worden.

Karlsruhe, den 2. Mai 1885. (1002)

Generaldirektion.

Vom 1. Mai d. J. an kommen für **Steine** des Spezialtarifs III, sowie für **Bausteine,** profilirt und abfaçirt, jedoch ungeschliffen, im Verkehr zwischen Hamburg H. und und Falls-Gefrees resp. Röslau direkte Ausnahme-Tarifsätze zur Anwendung, welche im nächsten Nachtrag zum Hannover-Bayerischen Verbandstarif — Heft No. 1 — Aufnahme finden, einstweilen aber bei unserer Güterexpedition Hamburg zu erfragen sind.

Hannover, den 30. April 1885. (1003)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Am 1. d. Mts ist der VII. Nachtrag zum Güter- und der III. Nachtrag zum Viehtarif des **Frankfurt-Hessischen Wechselverkehrs** in Kraft getreten.

Ersterer enthält die neue Nomenklatur des Holz-Ausnahmetarifs, Berichtigungen des Haupttarifs und seiner Nachträge sowie neue Frachtsätze für den Verkehr zwischen Frankfurt Taunusbahnhof und verschiedenen Hessischen Stationen. Soweit durch letztere Tariferhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen niedrigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juni cr. in Kraft.

Der Nachtrag zum Viehtarif enthält Aenderungen der Tarifvorschriften. Die durch dieselben eintretenden Erhöhungen treten ebenfalls erst am 15. Juni in Kraft.

Frankfurt a/M., den 3. Mai 1885. (1004)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M.

Weichsel-Eisenbahnverband. Zum Spezial-Exporttarif I vom 13./1. August 1884 für die Beförderung von Getreide u. s. w. von Stationen der Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser tritt am 8. Mai/26. April cr. der 2. Nachtrag in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze von einigen Südwestbahnstationen enthält.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 6. Mai 1885. (1005 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Zum **Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I,** vom 1. Februar 1883, ist mit Gültigkeit vom 1. Mai bezw. 1. Juli d. J. ein Nachtrag VII erschienen, welcher Aenderungen und Ergänzungen des § 48 und der Anlage D des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands enthält.

Berlin, den 4. Mai 1885. (1006)

Namens sämmtlicher Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reichs:
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 15. d. Mts kommt für **Steinkohlen- und Kokestransporte** von unserer Station Gleiwitz nach Station Szczakowa (Kaiser Ferdinands-Nordbahn) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ein direkter Frachtsatz zur Einführung.

Derselbe beträgt bei einem Koursstande der Oesterreichischen Banknoten von

175/180	15,3 kr. Banknoten	
170/175	15,6 „ „	
165/170	15,9 „ „	und
160/165	16,1 „ „	pro 100 kg.

Bis auf Weiteres kommt der letztgenannte Satz von 16,1 kr. zur Erhebung.

Breslau, den 4. Mai 1885. (1007)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni d. Js. gelangt im **Bayerisch-Sächsischen Verkehre** ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zur Einführung. Durch denselben wird der Bayerisch-Sächsische Tarif vom 10. August 1877, welcher seither noch für Leichentransporte Gültigkeit hatte, vollständig ausser Kraft gesetzt. Desgleichen verlieren die für die Beförderung von Pferden zwischen Münschen (Centralbahnhof) einerseits und Leipzig (Bayerischer Bahnhof) andererseits vom 10. August 1882 ab gültigen Taxen ihre Gültigkeit. Endlich werden die vom 16. Dezember 1882 ab eingeführten Frachtsätze für Schweinetransporte zwischen Kulmbach einerseits, Teichwolframsdorf und Wolfsgefärth andererseits aufgehoben, für Teichwolframsdorf jedoch mit der Massgabe, dass die seitherigen billigeren Frachtsätze noch bis zum 15. Juli d. J. in Kraft bleiben.

Exemplare des Tarifs sind bei den Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 5. Mai 1885. (1008)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 10. Mai d. J. tritt zu dem Heft 3 des vom 1. Juni 1883 gültigen **Rheinisch-Niederdeutschen Verbands-Gütertarifs** der Nachtrag IV in Kraft, enthaltend: Aenderung beziehungsweise Ergänzung des Ausnahmetarifs E b (für Eisen- und Stahlwaaren des Spezialtarifs II), namentlich auch Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Preetz, Glückstadt, Marne, Meldorf, Wilster und Wesselburen und Berichtigungen.

Exemplare sind bei den Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 2. Mai 1885. (1009)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

In Ergänzung des am 1. April cr. erschienenen Theil I des **Süddeutschen Verbands-Gütertarifes mit Oesterreich-Ungarn** wird bekannt gemacht, dass ebenso wie im Transit durch die Schweiz auch auf dem **Bodensee** „Pretiosen, wie Edelsteine, echte Perlen und dergleichen, sowie Werthschriften (Dokumente und Werthpapiere), ferner die auf Seite 10 des Theil I bei Ziffer 3 unter lit. g bis p aufgeführten Gegenstände“ **von der Beförderung ausgeschlossen sind.**

Derartige Transporte können daher im Süddeutschen Verkehre nur über solche Routen befördert werden, an welchen Schweizerische Strecken oder Bodenseestrecken nicht betheiligt sind.

München, den 30. April 1885. (1010)

Generaldirektion
der K. B. Verkehrsanstalten
Betriebsabtheilung.

Am 6. Mai d. J. werden die an der Neubaustrecke Grünebach-Daaden des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrh.) gelegenen, bis auf Weiteres nur für den Wagenladungsverkehr eingerichteten Stationen Biersdorf, Dreisbach und Schutzbach in die Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** einerseits und Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke **Frankfurt a/M.** und **Hannover** sowie der **Grossherzoglich Oberhessischen Eisenbahnen** andererseits einbezogen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 25. April 1885. (1011)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Am 6. Mai d. J. kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr** zur Einführung:

1. Die Nachträge No. X zu Heft 2, No. IX zu Heft 3, No. VIII zu Heft 4 und No. XI zu Heft 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883;
2. die Nachträge No. IX zu Heft 1, No. VI zu Heft 3, No. III zu Heft 4 und No. IV zu Heft 6 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen etc.) vom 1. April resp. 1. Oktober 1883.

Die Nachträge enthalten unter anderem Frachtsätze resp. Tarifkilometer für die neuen Stationen Biersdorf, Dreisbach und Schutzbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) und Wittlich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch); anderweite ermässigte Frachtsätze und Entfernungen für Station Lüdenscheid des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld und Berichtigungen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 25. April 1885. (1012)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Mit dem 1. Juli dieses Jahres treten die im **Staatsbahn-Gütertarif Köln (linksrheinisch)-Bromberg** vom 1. Mai 1882 und in den Nachträgen zu denselben enthaltenen Entfernungen und Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn** ausser Kraft.

Köln, den 9. Mai 1885. (1013)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Stargard-Cüstriner und Glasow-Berlinchener Eisenbahn. Zu unserem vom 1. v. M. gültigen Lokal-Gütertarif ist ein Berichtigungsblatt erschienen, welches verschiedene Aenderungen der Frachtsätze für Ausnahmetarife etc. enthält.

Der Frachtsatz für Holz des Sp.-T. II. von Lippehne nach Mellentin, welcher sich infolge eines Druckfehlers früher auf nur 0,10 ℳ bezifferte, bleibt bis zum 15. Juni cr. in Kraft und wird von dann ab auf 0,16 ℳ erhöht.

Exemplare des Berichtigungsblattes verabfolgen unsere Stationen und Haltestellen an die Tarifinhaber unentgeltlich.

Cüstrin II, den 1. Mai 1885. (1014)

Die Direktion.

Güterverkehr mit der Prinz-Heinrich-Bahn. Am 1. Mai d. J. ist der Nachtrag I zum Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Mai 1884 in Kraft getreten, welcher Aufnahme der Prinz-Heinrich-Bahn-Stationen Bettendorf, Bollendorf, Born, Echternach, Reisdorf und Rosport sowie Ergänzungen und Aenderungen des Haupttarifs enthält. Der Nachtrag wird den Besitzern des Haupttarifs unentgeltlich verabfolgt.

Köln, den 4. Mai 1885. (1015)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Steinund Beinnüsse treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft.

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Zauchtl	1,71 ℳ
„ Stauding	1,61 „
von Dresden-Elbkai	
nach Zauchtl	1,99 „
„ Stauding	1,89 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 10 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 5. Mai 1885. (1016)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Holz bis zu 6,3 m Länge treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft.

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Saybusch	1,32 ℳ
„ Oswiecim	1,29 „
nach Dresden-Elbkai	
von Saybusch	1,57 „
„ Oswiecim	1,54 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 Kilogramm beträgt.

Wien, am 5. Mai 1885. (1017)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Schuppen aus Erdwachs oder aus Paraffin, in Fässern verpackt, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft.

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
nach Mähr. Ostrau	1,74 ℳ
von Dresden-Elbkai	
nach Mähr. Ostrau	2,20 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr.

Wien, am 5. Mai 1885. (1018)

VI. Submissionen.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von:

1. 16 Stück zweiachsigen Normal-Güterzug-Gepäckwagen mit Bremse,
   50 Stück vierrädrigen Plattformwagen mit Lenkachsen, ohne Bremse,

II. 132 Stück Radsätzen mit schweisseisernen Speichenrädern,
70 Stück 8 lagigen Tragfedern für Gepäckwagen,
200 Stück 8 lagigen Tragfedern für Güterwagen,
330 Stück Spiralfedern für Zug- und Stossapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen maschinentechnischen Büreau, Fürstenstrasse No. 1—10 hierselbst, zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von

2 ℳ ad I und
2 ℳ ad II

bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei und mit der Aufschrift

„Offerte auf Lieferung von Wagen bezw. Radsätzen, Trag- und Spiralfedern"

versehen, zu dem auf

Mittwoch, den 27. Mai cr.
Vormittags 11½ Uhr

anberaumten Submissionstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 3. Mai 1885. (1019)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Holsteinische Marschbahn - Gesellschaft.

Die Lieferung der zum Lokomotivbetriebe auf der diesseitigen Bahn in der Zeit vom 1. Juli 1885 bis 30. Juni 1886 erforderlichen Steinkohlen, ca. 3100 t, soll im Wege der Submission vergeben werden.

Die betreffenden Bedingungen liegen im Büreau unseres Maschinenmeisters Herrn Memmert hierselbst zur Einsicht aus und werden daselbst auch auf portofreien Antrag abgegeben werden.

Bezügliche Offerten mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Steinkohlen" sind bis zum 20. d. M. Mittags 12 Uhr an die Direktion einzureichen.

Die Auswahl unter den Offerenten, welche sich bis zum 17. Juni d. J. an ihre Gebote zu binden haben, bleibt vorbehalten.

Glückstadt, den 4. Mai 1885. (1020)
Die Direktion.

☞ Die Lieferung von Formularen und Drucksachen für den diesseitigen Verwaltungsbezirk soll im Wege der Submission verdungen werden. Verzeichnisse der Drucksachen und die Lieferungsbedingungen liegen in unserem General-büreau, Fürstenstrasse No. 1/10, zur Einsicht aus, können von demselben auch gegen portofreie Einsendung von 1 ℳ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift „Offerte auf Lieferung von Drucksachen" bis zu Termine

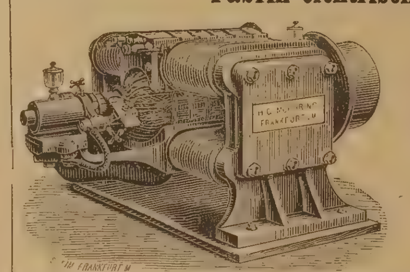
am Sonnabend, den 30. Mai d. J.
Vormittags 10 Uhr

verschlossen und portofrei an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 3. Mai 1885. (1021)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

H. G. Moehring, Frankfurt a. M.

Fabrik elektrischer Maschinen und Apparate



für elektrische Beleuchtung mit **Bogenlampen und Glühlampen, für metallische Niederschläge,** Kraftübertragungen etc. Complette Anlagen werden nach den neuesten Erfahrungen **unter Garantie** prompt und billig ausgeführt. **Kostenvoranschläge und Betriebskosten-Berechnungen** werden gratis geliefert.

Referenzen über ausgeführte Anlagen stehen zu Diensten.

Ausschliessliche Vertretung für die weltberühmten electr. Messinstrumente von Ayrton & Perry, London.

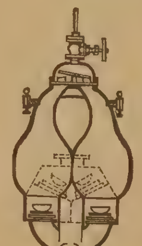
Flaggen

für Behörde und Private liefert
Fahnen-Manufactur
Franz Reinecke, Hannover.



W. Ernst Haas & Sohn

Neuhoffnungshütte, Sinn (Nassau).



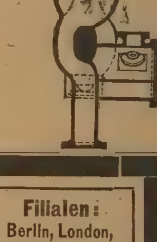
Pulsometer.

Garantirte Leistung von 100—10 000 Liter pro Minute.

Vereinfachte Construction.

Jede Nummer stets auf Lager.

Prospecte u. Preislisten gratis u. franco.



FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei, Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.



Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Ehrendiplom auf Pulsometer: Nizza 1884.

36 goldene und silberne Medaillen etc.

GEBR. KÖRTING

Hannover

Filialen: Berlin, London, Manchester, Petersburg, Wien, Barcelona, Paris.

construiren und empfehlen:

Pulsometer „Körting".

Vortheile: 1. Grösste Billigkeit, da nur das Graben des Brunnens erforderlich. 2. Keinerlei Kosten für Unterhaltung oder Betrieb. 3. Grösste Betriebssicherheit. **Geringster Dampfverbrauch.** Keine Wartung. 2100 im Betriebe.

Patent-Universal-Injectoren

mit Speisewasser-Vorwärmer.

12500 in Betrieb. 8—12 % attestirte Kohlen-Ersparniss.

Automat. Vacuum Bremsen.

Anordnung einer **Wasserstation** vermittelst „Körting's Pulsometer".

Rippenheizkörper und Centralheizungsanlagen.

Dieser Nummer liegt ein Prospect, betr. Pauspapier ohne Oel, von S. Jourdan, Papierfabriklager in Mainz, und ausserdem ein Prospect, betr. Copirpapier von Carl Schleicher & Schüll in Düren, Rheinpreussen, bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 37. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Mai 1885.

Dieser Nummer liegt No. 9 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Verwendung der Steinkohlenschlacken zum Bauen.

Das Bedürfniss nach thunlichst billigem Baumaterial tritt bei den landwirthschaftlichen Bauten und den Schuppen- etc. Bauten der Eisenbahnen besonders hervor und es dürfte daher folgende Mittheilung von A. Louvier, Architekten in Lyon, umsomehr von Interesse sein, als das fragliche Material auch bei uns in ungeheuren Mengen bis jetzt unbenutzt liegt und vielfach geradezu verschenkt wird, um es nur los zu werden.

Seit langen Jahren blieben in Lyon die von den Steinkohlenfeuerungen herrührenden Schlacken unbenutzt, lagen bei den Werken in grossen Haufen umher und die Besitzer wussten nicht, wie und wo sie die Schlackenmassen unterbringen sollten.

Kleinere Bauunternehmer, welche Bauterrains in den Vorstädten Lyons mit der Bedingung gemiethet hatten, Bauten auf denselben aufzuführen, die nach einer bestimmten Pachtzeit an den Grundbesitzer fielen, suchten natürlich diese Bauten möglichst billig herzustellen bei gleichzeitiger Schaffung der für die Gesundheit und Festigkeit erforderlichen Ausführung. Der mit gutem Erfolg für ländliche Bauten angewendete Erdstampfbau konnte nicht in Betracht kommen, weil die Gebäude häufig der Einwirkung des Hochwassers des Flusses ausgesetzt sind und man suchte daher nach billigem Material, um mehrstöckige Gebäude ausführen zu können. Man kam darauf, die Steinkohlenschlacken zu versuchen, indem man sie mit etwas gelöschten Kalk mischte und hiermit nach Art des Stampfbaues verfuhr. Die Masse erhärtete sehr schnell und schon nach wenigen Tagen war das Mauerwerk fest genug, um die Balkenlagen zu tragen und die hergestellten Gewölbe konnten ausgerüstet werden. Nach Verlauf eines Monates war der Bau trocken.

Es gab damals so viele Schlacken in den Werken, dass die Besitzer glücklich waren sie umsonst los zu werden; allerhöchstens bezahlte man 80 ₰ für den Kubikmeter an Ort und Stelle und es stellte sich der Kubikmeter Mauerwerk mit Transport, Rüstung und Arbeitslohn auf 4 ℳ.

Natürlich wurden die Architekten auf die Verwendung dieses billigen Materials für Zwecke, bei welchen architektonischer Luxus ausgeschlossen werden muss, bald aufmerksam und verwendeten dasselbe für Werkstätten, Schuppen, landwirthaftliche Bauten, Schulen etc.

Heute nach dreissigjähriger Erfahrung ist diese Bauweise derart verbreitet, dass in Lyon Steinkohlenschlacke nicht mehr zu haben ist und man ist gezwungen sich bei grösserem Bedarf an die Werke in Givors und Rive-de-Gier oder an die Eisenbahngesellschaften zu wenden; daher ist durch den höheren Preis des Materials und des Transports der Preis pro Kubikmeter auf 8 ℳ 80 ₰ gestiegen. Es ist klar, dass das Mauerwerk um so besser wird, je weniger man den Kalk spart. Das übliche Verhältniss ist 4 Theile Schlacke auf 1 Theil Kalk. Anfangs verwendete man Fettkalk, später hydraulischen, aber um eine etwas grössere Festigkeit zu erreichen, empfiehlt es sich den Kalkzusatz grösser zu nehmen und Weisskalk zu verwenden. Diese Schlackenpisé-Mauern (pisé de mâche fer) werden ganz wie der Erdstampfbau hergestellt. Das Stampfen geschieht zweckmässig in Schichten von 15 cm Dicke, um das Gemisch gehörig zu verdichten. Die Mauern werden gewölich 50 cm dick gemacht, aber man kann sie bei geringer Belastung auch schwächer halten. Man kann noch dichte Scheidewände mit dem Gemisch von 15 bis 20 cm Stärke herstellen, indem man zwischen Brettwänden einstampft oder Ziegel herstellt und dieselben nach dem Trocknen vermauert. Die Gewölbe aus Schlackenpisé werden wie die Betongewölbe hergestellt; doch empfiehlt es sich die Gewölbe vom Kämpfer beiderseitig beginnend senkrecht zum Gewölberadius zu stampfen und nicht von oben nach unten, da hierdurch eine fortwährende nachtheilige Erschütterung der Rüstung entsteht, welche das Abbinden des Pisématerials benachtheiligt.

Die Stärke der Gewölbe ist proportional ihrer Lichtweite, 35 bis 40 cm im Scheitel bei 5 m Spannweite. Die Hintermauerungen werden aus demselben Material hergestellt.

Lange Zeit wurde diese Art Mauerwerk nur für unwichtigere Bauten verwendet, in den letzten zwei bis drei Jahren haben indessen verschiedene Architekten dasselbe für öffentliche und grössere Privatbauten verwendet und Louvier hat kürzlich fast die ganzen Kellergewölbe des neuen Gebäudes des Polizeipräsidiums in Lyon in dieser Weise hergestellt. Vor der Ausführung hat er ein Probegewölbe behufs Untersuchung der Festigkeit hergestellt; dasselbe hat bei 6,3 m Spannweite 1,24 m Pfeilhöhe mit Widerlagern aus Bruchstein-Mauerwerk und keine Hintermauerung. Die Widerlager sind 0,8 m stark, das Gewölbe im Scheitel 0,45 m und am Kämpfer 0,9 m stark. Die Widerlager und das Gewölbe sind bis zur Oberkante des letzteren mit Erde hinterfüllt. Drei Wochen nach Fertigstellung ist dasselbe mit 2500 kg pro 1 qm Oberfläche belastet worden und nach 15tägiger Belastung haben sich weder Senkungen noch Risse gezeigt.

Nachdem das Gewölbe wieder entlastet war, hat man im Scheitel einen Steinblock von etwa 600 kg aus 1 m Höhe auf dasselbe herabfallen lassen, ohne dass der Stoss eine Beschädigung hervorbrachte.

Um das Gewölbe hinsichtlich seiner Feuersicherheit zu prüfen, wurde unter den Scheitel ein 7 cm im Quadrat starker Eisenträger gebracht und durch ein Schmiedefeuer mit Blasebalg eine halbe Stunde lang weissglühend erhalten. Die Masse des Gewölbes ist hierbei bis auf eine geringe Zerstörung der Oberfläche unverändert geblieben, denn eine vor und nach der Probe im Scheitel aufgebrachte Last von 3 000 kg brachte in beiden Fällen keine Spur von Rissen hervor.

Louvier hatte vor vier Jahren derartige Gewölbe in dem Irrenhaus zu Bron ausgeführt. Die spätere Anlage einer Heizanlage machte ein Jahr nachher mehrere Durchbrechungen des Schlackenmauerwerks nöthig und man fand dasselbe so hart, dass mit Stahlmeissel und Fäustel kaum einzudringen war.

Es mögen hier noch einige Beispiele als Beweis für die Festigkeit des Schlackenmauerwerks folgen.

Eine in der Nähe Lyons belegene Nitrobenzinfabrik wurde durch Feuer vollständig zerstört, welches so heftig war, dass die Maschinen zum Theil geschmolzen wurden. Die aus Schlackenpisé erbauten Mauern blieben unversehrt stehen, ihre Oberflächen waren verglast und sie trugen ohne Reparatur die Decke und das Dach des wiederhergestellten Gebäudes.

Beim Brande des Theaters „des Celestins“ in Lyon sind alle aus diesem Stampfmauerwerk hergestellten Theile unbeschädigt geblieben und bei der Wiederherstellung hat der Architekt die Sparren und Latten des Daches durch ein Schlackenpisé-Füllwerk auf eisernen Trägern ersetzt. Es bleibt noch das geringe Gewicht dieses Mauerwerks zu erwähnen, welches nur 1 235 kg pro 1 cbm beträgt. Die Gewölbe bilden einen Körper aus einem Stück, so dass sie nur einen geringen Schub auf die Umfassungsmauern ausüben.

Neues Hochbahn-System mit elektrischem Betrieb.

Bei den zahlreichen Vorschlägen für Hochbahnen der grösseren Städte scheint es fast auf den ersten Blick, als wenn alle Möglichkeiten bereits erschöpft wären und man nur noch zu wählen hätte. Aber es tauchen im Gegentheil immer wieder neue Projekte auf, theils mit ganz neuen Ideen, theils mit glücklich kombinirten Anordnungen bereits bekannter. Die hinsichtlich der Projekte geübte Kritik trägt viel dazu bei, die wesentlichsten Gesichtspunkte der schwierigen Aufgabe allmählich klar zu stellen und so nach und nach eine praktisch brauchbare Form zur Reife zu bringen.

Unter Zugrundelegung der Projekte von J. Chrétien im Jahre 1881 und von Fleeming Jenkin hat A. Gutperle das nachfolgend geschilderte System für Paris in Vorschlag gebracht.

Die Linie ist zweigleisig gedacht mit nur einer Schiene für jedes Gleis. Die Schienen liegen auf den Enden von Konsolen mit oberer horizontaler und schwach geneigter untern Gurtung. Diese Konsolen sind zu beiden Seiten eines grossmaschigen Gitterträgers derartig befestigt, dass Oberkante, Trägergurtung und Konsolgurtung in einer Ebene liegen. Das ganze Gerüst sieht sehr leicht und luftig aus, lässt Luft und Licht durch ohne starke Schatten zu werfen oder die Aussicht erheblich zu beschränken. Die beiden Schienen liegen in 2,80 m Abstand von einander und 10 m über der Strasse.

Die Leichtigkeit der Eisenkonstruktion bedingt natürlich auch leichte Fahrzeuge und man versucht ihr Gewicht möglichst gering zu halten und so das Verhältniss zwischen bewegter Nutzlast und todter Last thunlist günstig zu gestalten. Jeder Wagen ist selbst Motor und besteht aus einem Wagenkasten mit 4 Koupees zu je 8 Plätzen, mit im Ganzen also 32 Plätzen. Die Eingangsthüren liegen wie bei den gewöhnlichen Eisenbahnwagen für jedes Koupee getrennt an der Langseite des Wagens und der Fussboden der Koupees in gleicher Höhe mit dem Perron, damit das Aus- und Einsteigen in möglichst kurzer Zeit bewirkt werden kann. Dieser Umstand ist besonders wichtig, denn der Aufenthalt in den Stationen bedingt die Grenze der Frequenz und damit einer möglichst hohen Ausnutzung der Linie. Der Wagen ist mittelst zwei über demselben befindlichen Räder auf der Einzelschiene derartig aufgehängt, dass sein Schwerpunkt nahezu unter dem Aufhängungspunkte liegt. Es wird hierdurch eine grosse Sicherheit bei gleichzeitiger Verringerung der Bewegungswiderstände erreicht. Geringe Seitenschwankungen des Wagens durch ungleichmässiges Besetzen werden durch Rollen aufgenommen, die auf dem Rande der unteren Gurtung des Hauptträgers laufen. Dieser in zwei Punkten aufgehängte Wagen, der weder Kupplungen noch Buffer hat, kann von sehr geringem Gewicht hergestellt werden.

Die Hauptträger des Systems haben eine Länge von 50 m, wobei sich billige Herstellung bei gleichzeitig geringer Beschränkung des Strassenverkehrs ergiebt. Die Stützen sind als hohle gusseiserne Säulen gedacht von ungefähr 1 m Durchmesser.

Das seitlich auf Umsturz wirkende Moment der einseitigen Belastung des Systems durch den Wagen verschiebt den Schwerpunkt des Ganzen nur um ein Geringes aus der Axe. Der seitliche Stoss des Windes ergibt trotz der Durchbrechungen ein grösseres Moment und es sind die Stützen und deren Fundament auf Druck unter Berücksichtigung des Winddruckes berechnet.

Als Betriebskraft ist Elektricität in Aussicht genommen. Durch die hohe Lage des Gleises wird die Isolirung der Leitungen und die Behinderung absichtlicher Beschädigung derselben erleichtert. Der Betrieb ist als vollkommenes Blocksystem gedacht, wobei man eine sehr grosse Sicherheit bei Verwendung von wenig Personal zu erreichen hofft. Der Wagen fährt ohne Begleitung. Er soll von einer Haltestelle zur andern durch den Stationsbeamten befördert werden und dies kann nur geschehen, wenn der Raum zwischen den Stationen frei ist. Der Wagen nimmt in kurzer Zeit seine grösste Geschwindigkeit an und behält dieselbe bis zu der Stelle, wo der Strom unterbrochen wird, seine Geschwindigkeit nimmt dann ab und auf der Station wird seine noch verbliebene lebendige Kraft von einer kräftigen Bremse aufgenommen.

Die Geschwindigkeit dieses Betriebes hängt hauptsächlich von der zum Ein- und Aussteigen erforderlichen Zeit ab. Wenn man in Betracht zieht, dass durch die hohe Lage der Stationen gebrechliche Leute von dem Verkehr abgehalten werden, so kann man auf Grund der Erfahrungsresultate der Londoner Stadtbahnen den Aufenthalt auf weniger als 30 Sekunden annehmen und die Wagen in Minutendistanz einander folgen lassen. Bei 15 Betriebsstunden könnte dann die Linie ohne einen Wechsel der Personen auf der Tour anzunehmen pro Tag 28 800 Personen, im Jahre 10 512 000 befördern. Dies entspricht in Paris etwa dem Pferdebahnverkehr der Linien Ostbahnhof-Montrouge, Etoile-La Vilette, Saint Quen - Bastille, Vincennes - Les Halles und der Omnibuslinie Clichy-Odéon; die Linie Madelaine-Bastille befördert allein im Jahre mehr als 15 Millionen Passagiere. Für diese Linie würde man die Grösse der Wagen der elektrischen Hochbahn auf 64 Plätze zu bemessen haben und damit eine Transportfähigkeit für 21 Millionen Menschen im Jahr erreichen.

Die Konstruktion der Haltestellen bietet gegen die Anordnung früherer Projekte nichts neues, dieselben sind in Entfernungen von 500 m angeordnet und auf eisernen Säulen aufgebaut, von welchen eiserne Treppen direkt auf die Trottoire führen. Diese Treppen steifen gleichzeitig die Stationsbauten aus und können dem Strassenverkehr zur Ueberschreitung frequenter Strassen dienen. Die Stationen sind sehr kurz, da sie nur einen Wagen in jeder Richtung aufzunehmen haben, und das Publikum kann sich nicht ansammeln, (?) weil jede Minute ein Wagen passirt. Der Billetverkauf findet ausserhalb wie bei den Briefmarken statt.

Bei z. B. einer Länge der Linie von 5 km, entsprechend den ungefähren Durchschnittslängen der Pferdebahnen, würden die Kosten betragen:

Eisenkonstruktion 20 000 kg à 400 ℳ pro Tonne . .	800 000 ℳ
2 Endstationen à 20 000 ℳ	40 000 „
9 Zwischenstationen à 16 000 ℳ	144 000 „
Gleiskosten	984 000 ℳ
Rollendes Material 25 Wagen, wovon 5 in Reserve, à 3 200 ℳ	80 000 „
Diese 20 Wagen brauchen im Mittel zur Bewegung je 2 Pferdekräfte, im ganzen also 40, welche eine elektrische Betriebskraft von 80 Pferdestärken erfordern, deren Anlagekosten pro HP. 800 ℳ erfordern	64 000 „
Für Leitungen und elektrischen Zubehör auf der Linie pro Kilometer 9 600 ℳ	48 000 „
Vorarbeiten und Insgemein	24 000 „
im ganzen	1 200 000 ℳ

mithin pro Kilometer 240 000 ℳ für die zweigleisige Linie, gegen 96 000 ℳ bis 120 000 ℳ der Tramwaylinien und 4 000 000 ℳ der unterirdischen Linien.

Die Unterhaltung der Tramwaylinien kostet 1 600 bis 3 200 Mark pro Kilometer und Jahr und sie befinden sich dabei dauernd in mangelhaftem Zustande. Die Hochbahn kann wegen ihrer hohen Lage mit sehr geringen Steigungen ausgeführt werden, indem grössere Unregelmässigkeiten der Strassen durch wechselnde Säulenhöhen ausgeglichen werden, die Unterhaltungs- und Zugkosten sind sehr gering.

Wenn man die Pferdekraft zu höchstens 8 ₰ pro Stunde veranschlagt, so betragen die Kosten bei 80 Pferdekräften 6,40 ℳ pro Stunde oder 96 ℳ pro Tag von 15 Betriebsstunden, bei 20 Wagen mithin pro Wagen und Tag 4,8 ℳ gegen 40 ℳ Unkosten bei Pferdebahnbetrieb, wobei der Wagen 100 km oder 10 Doppelbahnlängen durchläuft, während bei der elektrischen Bahn der Wagen 300 km durchläuft. Die Transportleistungsfähigkeit ist also noch um das dreifache vermehrt.

Wegen der geringen Betriebskosten können die Billetpreise sehr niedrig bemessen werden und man wird wahrscheinlich den Einheitspreis von 12 ₰ einführen können, wenn man den

Durchschnittsverkehr der Pferdebahnen mit 1 Million Fahrgästen der Einnahmeberechnung zu Grunde legt. Es würde dies pro Kilometer eine Bruttoeinnahme von 120 000 *M* pro Kilometer ergeben. Vielleicht wird sich bei speziellerer Berechnung der Preis sogar bis auf 8 ₰ herabsetzen lassen.

Das vorgeschlagene Betriebssystem ist als ausserordentlich dehnbar für eine ökonomische Ausnutzung besonders geeignet. Der Abstand der Wagen richtet sich direkt nach dem Bedarf, die Wagen laufen zu den Zeiten geringen Verkehrs in grossen Entfernungen und ihre Anzahl kann sofort vermehrt werden, wenn der zunehmende Verkehr dies erheischt. (?)

Durch Telephondepesche theilt jede Station ihre Bedürfnisse der Endstation mit und diese setzt dementsprechend neue Wagen in die Linie und vermehrt die Stromstärke. In umgekehrter Weise verfährt man bei abnehmendem Verkehr und vermindert auf diese Weise das Ansammeln und Warten des Publikums (?) sowie das unnöthige Zirkuliren leerer Wagen. R. B.

Die Alpenbahn-Projekte über den Simplon, Grossen St. Bernhard und Montblanc.

(Schluss aus No. 36.)

Das beachtenswertheste Konkurrenzprojekt ist jenes des Grossen St. Bernhard-Durchstiches zur Verbindung Frankreichs mit Italien und zwar von Martigny nach Aosta. Es sind hierfür zwei Linien ins Auge gefasst, deren eine ihren Weg durch den Col de Menouve, die andere durch den Col de Ferret (Fenêtre) nehmen soll.

So wie am Simplon ist auch am Grossen St. Bernhard die orographische Gliederung der Anlage einer Eisenbahn sehr günstig, indem die Thäler sowohl vom Nord als Süd ihre Enden einander nahe entgegenstrecken, nur durch kurze Distanzen von einander getrennt sind und beiderseits schon Strassen bis St. Remy und etwa eine Stunde unterhalb des Hospiz führen.

Schon lange vor der Römerzeit haben Gallische und Italienische Handelsleute ihre Waaren über den Grossen St. Bernhard hinweg ausgetauscht, dessen Pass nach historischen Quellen die Gallier schon 600 Jahre vor den Römer überschritten haben sollen. Doch erst zur Zeit der Römern ist dieser Weg zu Bedeutung gelangt, der unter Cäsar bis Augustus nach der Besiegung der Helvetier und Rauriker und der Unterjochung des Wallis über Martigny (das Forum Claudii und spätere Martinach) an den Genfer See geführt und zur Hauptheerstrasse von Mailand nach Mainz gestaltet worden war.

Hannibal soll über den Grossen St. Bernhard gezogen sein; die Longobarden haben denselben 547, ein Theil der Armee Karls des Grossen (dessen Oheim Bernhard das Hospiz daselbst gegründet hat) 773 passirt und der unglückliche Kaiser Heinrich IV. hat im rauhen Winter 1076 seinen denkwürdigen schweren Gang nach Canossa über diesen Pass gemacht. Als im Jahre 1166 Friedrich Barbarossa seine Armee nach Italien sendete, hat ein Theil derselben unter Berthold von Zähringen's wackerer Führung diesen Weg genommen, und Bonaparte benutzte im Mai 1800 diese alte Römische Heerstrasse, um mit seinen 30 000 Mann in die gesegneten Ebenen Italiens die Schrecken des Krieges hinabzutragen, nachdem er das ein Jahr vorher von den Oesterreichern als strategischer Punkt besetzte Hospiz wieder gewonnen und genommen hatte. In der Zeit von 1798—1801 haben 150 000 Oesterreichische und Französische Soldaten diese Strasse passirt.

Seither wurden die anderen Handelsstrassen über die Alpen (Brenner, Bernardino, Septimer und Julier) wesentlich verbessert und der Verkehr hat, die alte Bernhardstrassen verlassend, sich immer mehr jenen zugewendet.

Erst die Alpenbahn-Frage hat diese alte Kulturstrasse wieder in den Bereich der Beachtung gerückt.

Wie schon erwähnt sind es zwei Projekte, nach welchen die Verbindung Frankreichs mit Italien erreicht werden soll.

Das erste derselben, auf die direkte Verbindung Martigny's mit Aosta abzielend, macht einen in einer Höhe von 1 804 m über dem Meere den Col de Menouve in einer Länge von 5 800 m durchbrechenden Tunnel nothwendig. Die Linie ist 124 km lang und von Lefévre und Dorsay im Jahre 1873 projektirt. Mannigfache Schwierigkeiten technischer Natur in Verbindung mit der Erwägung, dass diese Linie auch keineswegs auf kürzestem Wege die Italienischen Handelscentren mit dem Norden verbinden würde, liessen dasselbe unausführbar erscheinen.

Weit beachtenswerther ist das Projekt für eine Linie von Aosta bis Martigny, als kürzeste Verbindung zwischen Italien und der Schweiz, 138,6 km lang, mit Steigungen von 24—26 ‰ und einem in nahezu 1 600 m über dem Meere kulminirenden Tunnel von 9 485 m Länge durch den Col de Ferret (Col de Fenêtre). Die Baukosten sind mit 86 Millionen Francs veranschlagt.

Dieses Projekt befasst sich demnach mit einem ausgesprochenen „Traçé haut“, das zwar einen kürzeren Tunnel, dafür aber die Nothwendigkeit vieler bedeutender und kostspieliger Schneeschutzbauten, Lawinengallerien etc. ergibt und überdies die Verkehrsentwickelung durch die erschwerte Betriebsführung für alle Zeiten zu hemmen droht. Ein Hinweis auf die Kulminationshöhen Amerikanischer Hochstrassen, wie der Nordpacific in 1 652 m, der Centralpacific in 2 140 m, der Unionpacific in 2 313 m und der Andenbahn sogar in 4 769 m über dem Meere ist nicht stichhaltig. Das Luckmanier-Projekt hatte eine Kulminationshöhe von 1 616 m, jenes für den Septimer von 1 776 m angenommen und nur der Montcenis-Tunnel, in 1 338 m kulminirend, ist zur Ausführung gelangt. Es ist gewiss ausser Frage, dass der Sieg des St. Gotthard-Projektes über das neuere Luckmanier-Projekt, das nur 1 700 m Tunnellänge hatte, aber in 1 865 m Seehöhe kulminirte, wesentlich der Erkenntniss der ausserordentlichen Wichtigkeit der Tiefenlage eines Alpentunnels — eines Dispositionsmomentes der Neuzeit — zuzuschreiben ist. Diese Wichtigkeit ist sowohl beim St. Gotthard- als auch beim Arlberg-Tunnel voll und richtig aufgefasst worden, wird aber im Grossen St. Bernhard-Projekt gänzlich ausser Acht gelassen. Das was Colladon, gewiss ein Gewährsmann ersten Ranges, den Vertretern der hohen Trace des Montblanc-Projektes zugerufen: „Diese Lobredner der hohen Trace sollen sich die wichtige Arbeit des Nachfolgers Gerwig's, der Herrn W. Hellwag („Traçé et profil long du chemin de fer du St. Gotthard“, Paris 1870) verschaffen und die Seiten 2—5 lesen, auf welchen die Ursachen des Defizits von über 100 Millionen als eine Folge der hohen Trace in dem Reuss- und Tessin-Thale dargestellt wird,“ gilt auch für die Vertreter des „Traçé haut“ des Grossen St. Bernhard. Ausserdem sind die geologischen Verhältnisse dieser Hochtrace nur höchst oberflächlich behandelt worden und deren Darstellung, von Parteigängern des Projektes ausgehend, mit gleicher Reserve hinzunehmen wie die Kostenfrage, welch letztere durch den einen Umstand genügend charakterisirt ist, dass der Direktor der „Société pour l'étude des chemins de fer“ mit dem Titel „Lignes ferrées internationales des Alpes: Grand St. Bernard, Col di Tenda“ Ingenieur Baron Marius de Vautheleret thatsächlich den laufenden Meter Tunnelbau in der projektirten Höhe mit 940 Frcs. angenommen haben soll; ein Einheitspreis, welcher durch die Angabe korrigirt wird, dass die Kosten pro 1 laufenden Meter Tunnel im Arlberg (1 310,6 m Kulminationshöhe) sich auf 1 610 fl. Oe. W. = 3 957 Frcs., also auf mehr als das 4 fache gestellt haben und sich die Kosten am Arlberg zu jenen am Montcenis und Gotthard wie 8 : 9 : 14 verhalten.

Eine Abzweigung von Ivrea über Cuneo nach Ventimiglia via Col di Tenda soll Turin mit dem Mittelmeere verbinden und der Riviera näher rücken. (In der Strecke Cuneo-Ventimiglia (Nizza) sind die Vorarbeiten bis zum „Col di Tenda“ schon vollendet und die Bauarbeiten in Angriff genommen.)

Das „Montblanc-Projékt“, den beiden vorhergehenden an Bedeutung weit nachstehend, sei nur kurz behandelt.

Einer der leichtesten Pässe der Montblanc-Gruppe ist der das Thal der Isère mit dem Val d Aosta verbindende über den Kleinen St. Bernhard. Ueber Chamouni hinaus, das vor 140 Jahren noch gänzlich ungekannt, heute wie kein zweiter Erdenwinkel mit seinen grossartigen Naturschönheiten die Touristen aller Herren Länder anzieht, und in das Innere des „Col de Balme“ und die „Tête noir“ bestehen aber auch heute noch keine Poststrassen und nur ganz spärlich ist die Kultur in die Montblanc-Thäler vorgedrungen.

Dagegen hat die von B. de Saussure und Bourit begonnene wissenschaftliche Erforschung des Montblanc-Gebietes bedeutende Fortschritte gemacht.

Nach J. Bonelli's im Jahre 1880 in Turin erschienener Broschüre über das Montblanc-Gebiet soll schon 1814 die Gemeinde Courmayeur der Regierung die Herstellung eines Tunnels zur Verbindung mit dem Chamouni vorgeschlagen und Laurent Martinet im Jahre 1844 einen Durchstich des „Col de Geant“, der der Sage nach in alten Zeiten eisfrei gewesen sein soll, projektirt haben. Später wurden von J. Alby, J. Bonelli, Carell und Garnet, Corona und anderen neue Bahnverbindungen zwischen dem Aosta-Thal und dem der Arve angeregt und projektirt; aber das Hauptaugenmerk hat erst Cézanne im Jahre 1873 auf das Montblanc-Projekt gelenkt, als er in der Kammer sein Referat über das Simplon-Projekt erstattete und die Vertagung der Entscheidung beantragte.

Das erste einigermassen gründlicher behandelte Montblanc-Projekt ist von dem Belgischen Ingenieur Stamm (1874) angefertigt. Das Längen-Profil war im Jahre 1875 auf der Ausstellung der geographischen Gesellschaft exponirt. Diesem Projekte folgten rasch neue von Berard, Jules Philippe, Chardon, Godin de Lipinay etc., haben aber insgesammt der oberflächlichen, skizzenhaften Behandlung wegen, keine Bedeutung erlangt. Beachtenswerth sind nur die Arbeiten Stamm's und Bavier's.

Je eingehender übrigens die Tracen studirt und die Verhältnisse erforscht werden, desto mehr gewinnt die Ueberzeugung Raum, dass die zwischen Chamouni und Sallenches lagernden Terrassen sowie die Rampe von Cluse (100 m über der Arve-Sohle) dem Bau einer Eisenbahn die grössten Schwierigkeiten bieten würden, und die Ausführung von 7 300 m Tunnelbauten, um bis zu dem 13 600 m langen Haupttunnel und der 5 200 m langen „Galerie sous vallées“ zu gelangen, also der Bau von zusammen

26 200 m Souterrains, wovon 18 900 m direkt unter das riesige Montblanc-Massiv zu liegen kämen, um so fraglicher ist, als Baretti auf Grund genauer geologischer Erhebungen die Moränenpartien im Aosta-Thale und den Boden des Thales der „Allée blanche", unter welchem die „Galerie sous vallées" und ein grosser Theil des Tunnels fiele, und der theils aus Anschwemmungen der Wildbäche und Gletschermoränen besteht und wahrscheinlich sogar ein altes Seebecken darstellt, als höchst bedenkliche Partien kennzeichnet.

E. Favre hat in seiner „Revue geologique Suisse" (1881) speziell auf diese Resultate der Baretti'schen Erhebungen, welche namentlich das Projekt Lepinay und Chabloz im Auge hatten, verwiesen. Diesem Projekt nach tritt die Linie nördlich von Pré-Saint Didier bei Champay in einer Höhe von 1 026 m in den 5 525 m langen Bergtunnel, bis 1 070 m ansteigend, und schneidet Kalk, kristallinischen Schiefer und Gneiss. Der grosse Tunnel beginnt 180 m über der Thalsohle am linken Doire-Ufer, ist 13,1 km lang und mündet bei Tasconay, 1 010 m über dem Meere, und dem gleichnamigen Gletscher. Seine Axe durchbricht Schiefer, Gneiss, Quarz, Peotigni, kristallinischer Gneiss und Schiefer, dabei ist das Gestein fächerförmig gelagert und kein Zweifel, dass lose schiefrige Partien mit Kalk und Gips nicht zu den Seltenheiten gehören werden. Was diese aber im Tunnelbau bedeuten, ist ja noch vom Gotthard-Tunnel her in Aller Erinnerung, wo die Partie bei Andermatt aller Kunst und Technik zu spotten schien und einige Meter Tunnel auf mehr als 20 000 Frcs. zu stehen kamen. Colladon, bekanntlich Favre's treuer Rathgeber, hat deshalb auf die geologische Beschaffenheit der projektirten Tunnelaxe, besonders aufmerksam gemacht und in „Notes sur les inconvenients et les difficultés du Tunnel etudie sous le Montblanc et de ses lignes d'accés projectées. Avantages incontestables d'un chemin de fer par le Simplon" in überzeugend klarer Weise die Gefährlichkeit und Unzweckmässigkeit der hohen Tracen im allgemeinen, und eines Tunnels am Südabhang des Montblanc gegenüber den Darlegungen des Senators Chardon, eines der eifrigsten Verfechter des Montblanc-Projektes, und dessen technischen Beirathes Ingenieur Beaumont dargestellt.

Die von den Professoren Renevier und Heün auf Wunsch des Chefingenieur Mayer 1881 gepflogene neuerliche geologische Untersuchung hat im allgemeinen Baretti's Resultate und somit Colladon's Bedenken bestätigt.

Lomel's geothermale Kurven ergaben für den 3 500 — 3700 m mächtig überlagerten Montblanc-Tunnel eine Temperatur von 50 — 52 ° C., was allerdings zu hoch gegriffen erscheint, aber bei dem Umstande, als sich thatsächlich der Tunnel nirgends der Oberfläche nähert und deshalb von dem Gletschereis und den Firn eine abkühlende Wirkung nicht zu erhoffen ist, wird sich immerhin eine Temperatur zwischen 30 und 40 ° C., also durchaus keine günstigere als im Simplon-Tunnel ergeben. Die veranschlagten Kosten von 310 000 Frcs. pro Kilometer sind nach allen bisherigen Erfahrungsresultaten absolut unzureichend. Der in diesem Punkte ausgedrückte Optimismus ist der Gesammtkonzeption dieses, sowie aller bisherigen Montblanc-Projekte eigen.

Erscheint demzufolge die technische Ausführbarkeit dieses Projektes sehr problematisch, so gilt dies auch vom handelspolitischen und nationalökonomischen Werth dieser Linie. Diesen Werth der im vorstehenden vom technischen Standpunkte beleuchteten Alpenbahn-Konkurrenzprojekte zu untersuchen, soll einer weiteren Abhandlung vorbehalten bleiben.

Ernst Edelmann.

Verpachtung der Italienischen Staatsbahnen.

Die „Gazetta uffiziale" publizirt das die Konventionen sanktionirende Gesetz *). Die darin enthaltenen Aenderungen der ursprünglichen Konventionen waren, wie bereits mitgetheilt, durch die Konsortien genehmigt worden und ist die Verpachtung der Italienischen Staatsbahnen damit nunmehr endgiltig perfekt geworden. Mit dem letzten Glockenschlage der Mitternacht vom 30. Juni wird demgemäss das gesammte Eisenbahnnetz in den Betrieb zweier resp. dreier Konsortien übergehen. Ueber die Modalitäten der Betriebsübernahme ist an dieser Stelle mehrfach berichtet worden; wir stellen das wesentlichste hier nochmals, um einen Ueberblick zu gewähren, zusammen. Die Staatsbahnlinien des Italienischen Festlandes werden in zwei Hälften getheilt, deren Grenze etwa die Apenninen bilden, in das Mittelmeernetz und das Adriatische. Die Eisenbahnlinien der Insel Sizilien bilden eine Gruppe für sich, nur die Linie Palermo-Marsala-Trapani bleibt im Privatbetrieb, abgesehen von der kürzlich in London finanzirten Sizilianischen Lokalbahn, welche aber noch im Bau begriffen ist. Die Verpachtung erfolgt auf 60 Jahre, mit der Einschränkung jedoch, dass nach Ablauf von je 20 Jahren jeder der beiden Kontrahenten zur Kündigung berechtigt ist. Für Betriebsmaterial und Vorräthe sind von den Pachtgesellschaften diejenigen Beträge zu zahlen, welche aus einer vorzunehmenden Taxation sich ergeben werden, aber mindestens 265 Millionen Lire betragen müssen. Die Mittelmeergesellschaft hat für diesen Zweck ein Aktienkapital von 135 Millionen Lire zu kreiren. Die Adriatische Gesellschaft hat 115 Millionen Lire, die Sizilianische 15 Millionen Lire aufzubringen, alle drei Gruppen zusammen somit obige 265 Millionen Lire. Der Staat zahlt für dieses ihm zu überlassende Geld während der ganzen Vertragsdauer eine Verzinsung, welche fast 6 pCt. nominell beträgt und abzüglich der Steuer die Verzinsung mit 5 pCt. sicherstellt, nämlich an die Mittelmeergesellschaft 7 820 000 L., an die Adriatische 6 600 000 L., an die Sizilianische 868 650 L. p. a. Der Staat hat das ihm zu zahlende Geld theils zur besseren Ausrüstung der Bahnen, theils für den Bau neuer Linien zu verwenden, und er muss, wenn der Vertrag zu Ende geht, das Material zum gleichen Preise, jedoch unter Berücksichtigung gewisser Werthminderungen, wieder zurücknehmen. Aus den Bruttoeinnahmen des Mittelmeernetzes erhält bekanntlich die Betriebsgesellschaft zunächst $62\frac{1}{2}$ pCt. für Deckung der Spesen, weitere 5 pCt. werden der Reserve überwiesen, sodann 5 pCt. der Gesellschaft, die restlichen $27\frac{1}{2}$ pCt. des Bruttoertrages dem Staate. Sobald die Bruttoeinnahme dieses Netzes über 115 Millionen Lire hinausgeht, bekommen von dem Mehrbetrage bis zu 50 Millionen Lire der Staat 28, die Gesellschaft 56 pCt., während 16 pCt. für Reserve etc. verwendet werden. Von etwa noch darüber hinaus erzielten Einnahmen bekommt die Gesellschaft nur 50 pCt., und werden die verbleibenden 6 pCt. für Reduktion der Tarife verwendet. Sobald die Aktionäre $7\frac{1}{2}$ pCt. des eingezahlten Kapitals als Dividende erhalten haben, sind ihre weiteren Ueberschüsse mit dem Staate zu theilen. Die Gesellschaft ist, so oft die Regierung es verlangt, verpflichtet, bis zu 50 Millionen Lire p. a. für den Bau neuer Linien auszugeben und die Mittel dazu aufzubringen durch staatlich garantirte 3 pCt. Obligationen, tilgbar binnen 90 Jahren. Diese neuen Linien werden unter den gleichen Bedingungen wie die alten betrieben, sobald sie mindestens 15 000 L. pro Kilometer brutto ertragen; bis dahin bekommt die Gesellschaft die Hälfte des Rohertrages und 3 000 L. pro Kilometer. Die Gesellschaft des Adriatischen Netzes (Chemin de fer Méridionaux) übernimmt den Betrieb im wesentlichen unter den gleichen Bedingungen, nur dass die ersten Konditionen sich nicht bis zu 115 Millionen Lire, sondern bis zu 100 Millionen Lire Bruttoertrag verstehen. Das Sizilianische Netz erhält von der Bruttoeinnahme 82 pCt., der Staat nur 15 pCt. und restliche 3 pCt. sind für Reserve etc. bestimmt. Geht die Einnahme über $8\frac{1}{2}$ Millionen Lire hinaus, so erhält von dem Mehrertrage die Gesellschaft 72 pCt., der Staat 6 pCt., Reserve etc. 22 pCt. Geht der Ertrag über 15 Millionen Lire hinaus, so bekommt von den weiteren Einnahmen die Gesellschaft nur 62, der Staat 10 pCt. und sind 6 pCt. für Reduktion der Tarife zu verwenden. Von den neuen Linien bekommt die Sizilianische Gesellschaft nicht 50, sondern 65 pCt. der Bruttoeinnahme und hat dieselben schon bei 12 000 L. Bruttoertrag pro Kilometer unter den gleichen Bedingungen wie die alten zu betreiben. Wir erinnern noch daran, dass an dem Mittelmeernetze von Deutschen Firmen die Diskontogesellschaft, die Darmstädter Bank, ferner die Bankhäuser Salomon Oppenheim jr. in Köln, von Erlanger & Söhne, Gebr. Sulzbach und B. H. Goldschmidt in Frankfurt a. M. betheiligt sind.

*) Wir werden dasselbe in nächster Nummer zum Abdruck bringen. Die Red.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 6 (Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin), No. 21 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover), No. 45 (Königlich Sächsische Staatseisenbahnen), No. 77 (K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn) und No. 103h (Budapest-Fünfkirchener Eisenbahn), sowie der 1. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 25 (Königliche Eisenbahndirektion [linksrheinische] zu Köln), der II. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 19 (Königliche Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M.) und der X. Nachtrag zur Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern vertheilt worden.

Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden der im Mai 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 6 nebst zugehörigen Nachträgen, der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 21 nebst zugehörigen Nachträgen, der im Oktober 1880 ausgegebene Kilometerzeiger nebst Nachträgen, der im Juni 1881 ausgegebene Kilometerzeiger No. 77 nebst Nachträgen und der im Mai 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 103h aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss No. 5 ist der 1. Nachtrag von der geschäftsführenden Direktion des Vereins herausgegeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2385 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend Ueberweisung der durch Versuche zur Ermittelung der zweckmässigsten Spurerweiterung und Schienenüberhöhung, sowie der entsprechendsten Schienen-Neigung erzielten Resultate zur weiteren geschäftsmässigen Behandlung (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2443 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2480 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2507 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausgabe des Normalpreis-Verzeichnisses für Reparaturen an fremden Wagen (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2517 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 2518 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Einschleppung der Rinderpest (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2541 vom 5. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Aufstellung und Einsendung der statistischen Materialien für das Etatsjahr 1884 (abgesandt am 7. d. Mts.).

No. 2555 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 2556 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 2558 vom 6. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 22. und 23. v. Mts. in Leipzig abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 8. d. Mts.). (Nächste Sitzung am 23. Juli cr. in Konstanz.)

No. 2584 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission, betreffend Einladung zu einer in Eisenach am 5. Juni cr. stattfindenden Konferenz (abgesandt am 8. d. Mts.).

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Versammlung am 14. April 1885.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bauinspektor Lantzendörffer.

Herr Stadtbauinspektor Gottheiner spricht über die Konstruktion der Strassenbahngleise, namentlich mit Rücksicht auf den Verkehr der gewöhnlichen Fuhrwerke und auf eine gute und dauerhafte Herstellung des Strassenpflasters. — Ein Hauptmoment für die Gleiskonstruktion einer Strassenbahn bildet der Umstand, dass letztere auf einem Terrain erbaut wird, welches sich in der Regel im Besitz einer Behörde befindet und welches Jeder, welcher die für die Benutzung vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt, benutzen kann. Die Konstruktion der Gleise hat daher diejenigen Bedingungen zu erfüllen, welche die Behörde im Interesse des übrigen Verkehrs stellen muss. In dem Geburtslande der Strassenbahnen — Amerika — scheint man diese Bedingungen nicht allzu hoch geschraubt zu haben, was wohl zum Theil daher rühren mag, dass die Pflasterkonstruktionen sich zur Zeit der Entstehung der Strassenbahnen noch in einem sehr primitiven Zustande befanden. Auch in Europa stellte man in der ersten Zeit keine allzu hohen Ansprüche an die Gleiskonstruktion. Bald jedoch bemerkte man, dass die für die Strassenbahnen gewählten Konstruktionen mit einer guten Unterhaltung des Pflasters nicht recht in Einklang zu bringen waren und fing an, Bedingungen für die Gleiskonstruktion zu stellen, welche geeignet erschienen, die Sicherheit des übrigen Strassenverkehrs, sowie eine solide Herstellung und ökonomische Unterhaltung des Pflasters zu gewährleisten. — Der Herr Vortragende erörtert sodann, von dem Gedanken ausgehend, dass die Gleiskonstruktion vollen Ersatz für den von ihr verdrängten Theil des Strassenpflasters liefern müsse, in längerem Vortrage diejenigen Bedingungen, welche seitens der Behörde an die Gleiskonstruktion zu stellen seien. Diese Bedingungen lassen sich in folgenden Sätzen zusammenfassen:

1. Die Gleiskonstruktion darf an keiner Stelle über der Strassenfläche hervorragen.

2. Die Spurrinne für die Räder der Eisenbahnfahrzeuge muss so eng gemacht werden, dass ein Festklemmen der Räder anderer Fuhrwerke und der Stollen der Pferdehufe unmöglich ist; es genügt dieser Bedingung eine Weite von 30 mm.

3. Dieselbe muss auf beiden Seiten geschlossen werden, damit das Pflaster an der Seite nicht beschädigt wird.

4. Die Längsfuge zwischen Schiene und Pflaster ist möglichst zu schliessen.

5. Um die durchaus nothwendige feste Verbindung zwischen Schiene und Schwelle zu erreichen, was bei Anwendung der bisher üblichen hölzernen Langschwelle nicht möglich ist, empfiehlt sich die fernere Anwendung von einer ganz aus Eisen oder Stahl bestehenden Oberbau-Konstruktion.

6. Pflaster und Gleiskonstruktion müssen eine durchaus gleichmässige Bettung erhalten, die Höhe der Gleiskonstruktion darf daher nicht erheblich von der Höhe der Pflastersteine abweichen.

7. Etwa erforderliche Querverbindungen zwischen je zwei Schienen sind so zu disponiren, dass sie mit einer Pflaster-Querfuge zusammenfallen.

In der sich an den Vortrag knüpfenden Diskussion wurden keine wesentlichen Bedenken gegen die von dem Vortragenden gemachten Mittheilungen erhoben.

Herr Geh. Regierungsrath Reuleaux machte sodann eine Mittheilung über eine von Herrn Ingenieur Schleifer erfundene neue Schlauchkuppelung für Eisenbahnzüge mit Luftbremse. Diese Kuppelung unterscheidet sich von der für die Preussischen Staatsbahnen vorgeschriebenen durch die Befestigung des zur Dichtung der Fuge zwischen den zu kuppelnden Schläuchen dienenden Gummiringes, welche bei der normalen durch einen einzuschraubenden Stöpsel, bei der Schleifer'schen hingegen durch eine aufgeschraubte Kapsel erfolgt.

Schliesslich erläuterte Herr Frank aus Freienwalde a/O. eine von ihm erfundene, seitlich zu bedienende Kuppelung für Eisenbahnwagen. Der Kuppelungshaken ist bei dieser Kuppelung um eine horizontale Achse drehbar und so abbalancirt, dass der vordere Theil schwerer als der hintere ist. Letzterer wird, wenn gekuppelt werden soll, durch eine von der Seite des Wagens zu bedienende mechanische Vorrichtung rückwärts unter eine Platte geschoben, welche bewirkt, dass der vordere Theil nicht herabfallen kann. Der Ring des zu kuppelnden Wagens kann nun in den Haken einfallen und die Kuppelung ist bewirkt. Beim Entkuppeln wird der Haken durch die erwähnte Vorrichtung vorgeschoben, löst sich aus dem Ring und fällt herab.

In üblicher Abstimmung werden die Herren Regierungs- und Baurath Koschel und Ingenieur Peiser als einheimische ordentliche Mitglieder in den Verein aufgenommen.

Aus dem Deutschen Reich.

Gesetzentwurf, betreffend die Unzulässigkeit der Pfändung von Eisenbahn-Fahrbetriebsmitteln.

Dieser mehrfach erwähnte, vom Bundesrath nach dem Antrag Bayerns angenommenen Gesetzentwurf ist bereits im Reichstag eingegangen; derselbe lautet:

Das rollende Material, welches sich im Betriebe einer zur Beförderung von Personen oder Gütern im öffentlichen Verkehre bestimmten Eisenbahn befindet, ist der Pfändung nicht unterworfen. Auf das rollende Material ausländischer Eisenbahnen findet diese Bestimmung nur insoweit Anwendung, als die Gegenseitigkeit verbürgt ist. Die vorstehenden Bestimmungen erstrecken sich auch auf Ansprüche, welche auf die Herausgabe der der Pfändung entzogenen Gegenstände gerichtet sind.

Gesetzentwurf, betreffend eine Erweiterung der dem Finanzminister ertheilten Ermächtigungen in Bezug auf die Anleihen verstaatlichter Eisenbahnen.

Dieses Gesetz vom 8. Mai 1885, welches soeben publizirt wird, hat folgenden Wortlaut:

Einziger Paragraph.

Die dem Finanzminister in Bezug auf die Anleihen verstaatlichter Eisenbahnen in dem Gesetz vom 17. Mai 1884 § 5 Absatz 2 und 3 (Gesetzsamml. S. 129) und in den beiden Gesetzen vom 23. Februar 1885 § 5 Absatz 2 (Gesetzsamml. S. 11 beziehungsweise 43) ertheilten Ermächtigungen werden wie folgt erweitert:

Der Finanzminister wird ermächtigt, den Inhabern von Schuldverschreibungen 5 oder 4½ pCt. Eisenbahnanleihen, deren Kündigung nach den Anleihebedingungen erfolgen kann, vor der Kündigung auch die Belassung dieser Schuldverschreibungen unter Herabsetzung des Zinsfusses auf 4 pCt., im übrigen aber unter Aufrechthaltung der bisherigen Anleihebedingungen durch öffentliche Bekanntmachung mit der Wirkung anzubieten, dass das Angebot für angenommen gilt, wenn nicht binnen einer in der Bekanntmachung festzusetzenden Frist unter Einreichung der Schuldverschreibungen die Baarzahlung des Kapitals beantragt wird.

Vorarbeiten für eine direkte Eisenbahnverbindung mit dem südlichen Elsass.

Im Nachtragsetat, welcher dem Reichstage zugegangen ist, werden 34 920 ℳ zu Vorarbeiten behufs Herstellung einer direkten Eisenbahnverbindung zwischen dem südlichen Elsass und den übrigen südwestlichen Theilen des Reichs verlangt. In der dieser Position beigegebenen Denkschrift wird die Nothwendigkeit der Schaffung einer solchen Eisenbahnverbindung eingehend motivirt. Die bestehenden Eisenbahnverbindungen zwischen den südlichen Theilen des Elsass und des Grossherzogthums Baden einerseits und den übrigen südlichen Theilen des Reichs andererseits, nämlich die Bahnlinien: Mülhausen-St. Ludwig-Leopoldshöhe-Basel-Waldshut-Singen-Konstanz, sowie Zell-Schopfheim-Lörrach-Basel durchschneiden die Schweizerischen Kantone Basel und Schaffhausen. Es wird hierzu in der Denkschrift bemerkt:

„Der wiederholte Uebergang von Deutschem auf Schweizerisches Gebiet und umgekehrt hat Verkehrserschwernisse zur Folge, welche sich schon gegenwärtig fühlbar machen, obwohl der Betrieb der Linie Basel-Konstanz und Basel-Zell zur Zeit der

einheitlichen Leitung der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen unterstellt ist. Die Erschwernisse würden sich steigern, sobald die Schweiz den Betrieb der auf Schweizerischem Gebiet belegenen Bahnstrecke übernehmen würde. Hervorzuheben ist, dass diese Bahnstrecken, soweit sie auf Schweizerischem Gebiete liegen, für Deutsche Militärtransporte nicht frei benutzbar sind. Es haben zwar früher zwischen dem Grossherzogthum Baden und der Schweiz Abmachungen stattgefunden, welche eine bedingte Benutzung der Bahn zur Durchführung Deutscher Truppen durch die Schweizerischen Gebietstheile gestatteten. Diese Abmachungen haben aber später Modifikationen erlitten, durch welche jene Befugniss derart eingeschränkt ist, dass ihr eine praktische Bedeutung nicht mehr beigelegt werden kann. Auch wenn diese Einschränkungen im Wege erneuter Verhandlungen mit der Schweiz beseitigt werden könnten, würde der letzteren das Recht immer vorbehalten werden müssen, die Transporte zu untersagen, sobald das Interesse ihrer Sicherheit oder Neutralität solches zu erfordern schiene. Für kritische Zeiten wäre also ein derartiges Vertragsrecht immerhin illusorisch. Da es andererseits militärisch und politisch von hervorragendem Interesse ist, in der gedachten Richtung eine ungehinderte Bahnverbindung zu besitzen, so sind Untersuchungen über die Ausführbarkeit und die Höhe der Baukosten einer solchen Linie, und zwar, da die Grossherzoglich Badische Regierung es abgelehnt hat, die erstrebte direkte Bahnverbindung auf Kosten des Landes, welches für sich bei einem solchen nicht durch ein Verkehrsbedürfniss bedingten Unternehmen wenig interessirt sei, herzustellen, im Einverständniss mit dieser Regierung für Rechnung des Reichs eingeleitet worden. Das in Betracht kommende Terrain ist gebirgig. Es mussten deswegen die Untersuchungen zur Auffindung der zweckmässigsten Bahnverbindung auf verschiedene Richtungslinien, welche zusammen eine Länge von 139 km erreichen, ausgedehnt werden, während die voraussichtliche Baulänge der herzustellenden Bahnstrecken nur etwa 98 km betragen wird. Die Gesammtkosten der Vorarbeiten sind auf 94 500 ℳ oder rund 680 ℳ für das Kilometer veranschlagt. Davon sind im Etatsjahre 1884/85 59 580 ℳ verausgabt worden, welche durch die Uebersicht der Reichsausgaben und Reichseinnahmen in diesem Rechnungsjahre nachzuweisen sein werden, während der Restbetrag von 34 920 ℳ für das laufende Etatsjahr beantragt wird."

Gütertarife.

Die Ermässigung der Gütertarife, insbesondere der Kohlentarife, auf den Schlesischen Bahnen hat, wie der „Nordd. A. Z." mitgetheilt wird, allein für den bisherigen Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau im Jahre 1884 einen Einnahmeausfall von mehr als 2 200 000 ℳ herbeigeführt, welcher den wirthschaftlichen Kreisen der östlichen Provinzen, zumeist der Schlesischen Industrie und Landwirthschaft zu gute gekommen ist. „Wenn hierbei berücksichtigt wird, dass ein namhafter Theil der von der Staatseisenbahnverwaltung eingeführten Ermässigungen erst im Laufe des zweiten Halbjahrs in Geltung getreten ist und dass auch noch im laufenden Jahre infolge der einheitlichen Berechnung der Gütertarife der neu verstaatlichten östlichen Bahnen nach den Grundtaxen der Staatsbahnen weitere sehr erhebliche Frachterleichterungen eingetreten sind, so lassen sich die finanziellen Vortheile, welche den östlichen Landestheilen durch die Verstaatlichung ihrer früheren Privatbahnen zugeflossen sind, in ihrem Jahresbetrage noch ganz erheblich höher schätzen."

Preussische Staatsbahnen.

Personalien.

Versetzt sind: Der Regierungs- und Baurath Reuter, bisher in Saarbrücken, als Direktionsmitglied (kommissarisch) an die Königliche Eisenbahndirektion in Bromberg; der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Baurath Stratemeyer, bisher in Wiesbaden, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz) in Breslau; die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Doulin in Breslau als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Brieg-Posen) daselbst, Knebel, bisher in Bromberg, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt (Wittenberge-Leipzig) in Magdeburg, Usener, bisher in Breslau, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Saarbrücken, Wollanke, bisher in Hamm, als ständiger Hülfsarbeiter an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Wesel, und Grosse, bisher in Magdeburg, nach Liegnitz als Vorsteher der dortigen, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Sommerfeld) in Breslau unterstellten Bauinspektion.

Grünebach-Biersdorf eröffnet.

Am 6. d. Mts. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln von der östlich von Betzdorf aus der Deutz-Giessener Linie abzweigenden Neubaustrecke Grünebach-Daaden die 6,47 km lange Theilstrecke Grünebach-Biersdorf mit den vorläufig nur für den Wagenladungs-Güterverkehr eingerichteten Stationen Schutzbach, Dreisbach und Biersdorf dem Betriebe übergeben.

Vorarbeiten: Friedeberg-Landesgrenze.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Friedeberg nach der Oesterreichischen Landesgrenze zur Fortsetzung der durch Gesetz vom 15. Mai 1882 (G.-S. S. 280) zur Ausführung genehmigten Linie Löwenberg-Greiffenberg-Friedeberg beauftragt worden.

Eisenbahnprojekt Hannsdorf-Freiwaldau-Ziegenhals.

Man schreibt der „Frankf. Ztg.": „Die Hoffnung, dass mit dem Bau der genannten Bahn nunmehr bald begonnen werden kann, ist gering. Die Oesterreichische Lokalbahn-Gesellschaft bemerkt in einem Schreiben an einen Interessenten in Schlesien, die Terrainverhältnisse seien derartig schwierig, dass es noch längere Zeit dauern dürfte, bis überhaupt die Studien bendet sein werden."

Ostpreussische Südbahn.

Die Absicht der Regierung, die 4½ pCt. Prioritäten der verstaatlichten Bahnen zu kündigen, resp. in 4 pCt. zu konvertiren, hat bei der Verwaltung der Ostpreussischen Südbahn den Gedanken angeregt, ihr früher bereits einmal abschlägig beantwortetes Gesuch um Genehmigung der Umwandlung ihrer 4½ pCt. Prioritäten in 4 pCt. nochmals vorzubringen. Wie die „B. B.-Z." versichert, werde die Verwaltung einen entsprechenden Antrag schon demnächst bei dem Minister einreichen, von der Ansicht ausgehend, dass die Regierung den Privatbahnen nicht eine Operation verwehren könne, welche sie selbst sich ihren Gläubigern gegenüber gestattet. Die Ostpreussische Südbahn würde bei einem Umlauf von ca. 20 Millionen Mark 4½ pCt. Prioritäten durch die Konvertirung eine jährliche Zinsersparniss von etwa 100 000 ℳ erzielen können. Wir bezweifeln, dass der Antrag Erfolg haben wird.

Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Auch die Verwaltung der Berlin-Dresdener Bahn hat den erneuerten Antrag gestellt, die ca. 21 Millionen Mark betragenden, vom Staate garantirten 4½ pCt. Prioritäten konvertiren zu dürfen. Auf diesen Antrag ist, wie die „Berl. Börsen-Ztg." erfährt, seitens des Ministers der öffentlichen Arbeiten ohne weitere Angabe von Gründen ein abschlägiger Bescheid eingegangen.

Aachen-Jülich.

Die Aktionäre werden zu einer Generalversammlung auf den 20. Juni eingeladen, deren Tagesordnung zwei Punkte von Interesse enthält. Der eine betrifft die Beschlussfassung über Festsetzung eines Minimalkourses für die noch nicht begebenen 2 000 000 ℳ Aktien der Gesellschaft, während der andere sich auf die 3 600 000 ℳ 5 pCt. Prioritätsobligationen bezieht und für die Verwaltung die Ermächtigung verlangt, diese Obligationen auf einen niedrigeren Zinsfuss zu bringen und zu dem Zweck event. neue Prioritäten zu kreiren. Die 5 pCt. Prioritäts-Obligationen sind laut Privilegium vom 1. Oktober 1880 bis zum 15. Juni 1886 vor einer Totalkündigung geschützt.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Die in Schwerin am 9. Mai stattgehabte Generalversammlung der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn genehmigte die Bilanz, ertheilte Decharge, wählte die ausscheidenden Aufsichtsrathmitglieder wieder und an Stelle des verstorbenen Herrn von Meding Herrn von Lowtzow auf Klaber.

Weimar-Geraer Eisenbahn.

Der Aufsichtsrath der Weimar-Geraer Eisenbahn beschloss in seiner Sitzung am 9. d. M., der Generalversammlung die Vertheilung einer Dividende von $2^1/_6$ pCt. für die Stammprioritäts-Aktien, gegen 1½ pCt. im Vorjahre, vorzuschlagen.

Cronberger Eisenbahn.

Die auf den 10. Juni einberufene Generalversammlung soll auch über die Konvertirung der noch ausstehenden 5 pCt. Schuldverschreibungen vom Jahre 1876 in 4 pCt. event. 4½ pCt. berathen.

Krefeld-Uerdinger Lokalbahn.

Die Verwaltung beabsichtigt, den Güterverkehr auf den Linien der Bahn jetzt einzuführen, wozu die Gesellschaft die Konzession bereits besitzt.

Reichenhall-Berchtesgadener Bahn.

Nachdem die Konzessionsverleihung für Erbauung einer Dampf-Strassentramway von St. Leonhard in der Richtung nach Berchtesgaden definitiv erfolgt ist und der Bau demnächst unter der Leitung des Ingenieurs Werner in Angriff genommen werden soll, werden sich, wie die „D. A. Z." vernimmt, die Herren Geheimrath v. Badhauser, Baurath v. Brandl und ein Ingenieur von München nach Berchtesgaden begeben, um die Projektirung der Reichenhall-Berchtesgadener Bahn zum Anschluss an obige Lokalbahn vorzunehmen.

Aus Sachsen.

Länge der Sächsischen Staatsbahnen.

Die (effektive) Länge der Sächsischen Staatsbahnen einschliesslich der Pachtstrecken beträgt gegenwärtig (seit der am 7. Januar d. J. erfolgten Eröffnung der Theilstrecke Mügeln-Oschatz) 2 194,3 km. Darunter befinden sich 116,5 km Schmalspurbahnen (cfr. No. 9 dieses Blattes) und 44,5 km nur dem Güterverkehr dienende Strecken. Letztere setzen sich, von kleineren Linien abgesehen, im wesentlichen aus den Kohlenbahnen bei Potschappel und dem Elbzweiggleis in Dresden (25,63 km), sowie der gegenwärtig nur für den Kohlenverkehr eröffneten Theilstrecke Bienenmühle-Moldau (13,27 km) zusammen.

Die Länge der drei unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen Altenburg-Zeitz, Gaschwitz-Meuselwitz und Zittau-Reichenberg beläuft sich auf 79,7 km. Unter Hinzurechnung von 46,3 km Privatkohlengleisen stellt sich sonach die Gesammtlänge der unter Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Linien auf 2 320,3 km. Dem regelmässigen Personenverkehr dienen davon 2 229,5 km, eine Zahl, die sich nach der — in nächster Zeit bevorstehenden — Eröffnung der Strecke Bienenmühle-Moldau für den Gesammtverkehr auf 2 242,8 km erhöhen wird.

Die Gesammtlänge der ausser Bienenmühle-Moldau noch im Bau befindlichen Linien (cfr. No. 30, 34 und 35 dieses Blattes) beträgt ca. 120 km.

Güterverkehr auf der Haltestelle Schweikershain.

Die an der Strecke Chemnitz-Döbeln gelegene, bisher nur für den Personenverkehr eingerichtete Haltestelle Schweikershain wird, nachdem sie eine angemessene Erweiterung erfahren, am 18. Mai d. J. für den Güterverkehr eröffnet werden.

Projekt Plagwitz-Leipzig.

Einer von mehreren Grossindustriellen in Plagwitz-Lindenau gegebenen Anregung folgend, lässt das Finanzministerium gegenwärtig die generellen Vorarbeiten für den Bau einer direkten Verbindung zwischen den industriereichen Orten Plagwitz-Lindenau und Leipzig anfertigen. Voraussichtlich wird diese Bahn in die Linie Leipzig-Hof südlich des Bayerischen Bahnhofs an der Stelle, wo die Verbindungsbahn nach dem Uebergabe-Bahnhof etc. abzweigt und wo sich bereits eine Signalstation mit Centralweichenstellung befindet, einmünden, während sie in Plagwitz zunächst an die Gütergleise des Dr. Heine anschliessen und unter deren Benutzung den Bahnhof Plagwitz-Lindenau der Sächsischen Staatsbahnen erreichen soll.

Die neue Verbindung wird die bisherige Entfernung von Plagwitz-Lindenau S. St. B. nach Leipzig, Bayerischer Bahnhof, via Gaschwitz (20 km) um ca. 11,5 km abkürzen, während die Entfernung Plagwitz-Lindenau S. St. B.-Leipzig, Uebergabe-Bahnhof (bisher via Gaschwitz 28 km) eine Abkürzung um circa 15,5 km erfahren wird.

Plagwitz-Lindenau erhofft von der projektirten Bahn bedeutende Vortheile für seine lebhaft aufblühende Industrie, zumal da ein grosser Theil der dortigen industriellen Etablissements Zweiggleisanschlüsse an die gedachten, durch die neue Linie eine direkte Verbindung mit Leipzig erhaltenden Gütergleise des Dr. Heine besitzt.

Projekt Zittau-Oybin.

Dem Vernehmen nach hat das Komitee, welches für Erbauung einer schmalspurigen Privatbahn mit Sekundärbetrieb von Zittau nach Oybin eventuell nach Johnsdorf zusammengetreten ist, nunmehr das für die Vornahme der generellen Vorarbeiten nöthige Kapital aufgebracht. Letztere sollen daher in der nächsten Zeit beginnen.

Ursprünglich war die Bahn nur als eine Lokalbahn für Personenverkehr in Aussicht genommen — Oybin ist ein viel besuchter Ausflugsort — und man wollte daher von Anschluss der Bahn an eine der in Zittau einmündenden Bahnen absehen. Gegenwärtig aber besteht die Absicht, die Linie von dem Bahnhof der Sächsischen Staatsbahnen in Zittau ausgehen zu lassen und auch für den Güterverkehr nutzbar zu machen. Die Waldungen des Lausitzer Gebirges und insbesondere die städtischen Sandsteinbrüche bei Johnsdorf würden voraussichtlich nennenswerthe Transporte ergeben.

Für die Trace bestehen im wesentlichen zwei Projekte. Nach dem einen beginnt die Bahn auf dem westlichen Ende des Bahnhofs Zittau und führt von da über Hörnitz und Olbersdorf nach Oybin mit Zweiglinie Oberolbersdorf-Johnsdorf. Nach dem zweiten Projekt soll die Linie zunächst die schmalspurige Sekundärbahn Zittau-Reichenau bis an den Reichenberger Viadukt mitbenutzen und von da nach der Olbersdorfer Brücke und entlang der östlichen Seite von Olbersdorf nach Oybin geführt werden. Bis Oybin wird die Bahn eine Länge von ca. 7,5 km haben, die Entfernung von Oybin nach Johnsdorf beläuft sich auf ca. 3 km.

Ostpreussische Südbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Durch die wenig befriedigenden Ernten der Jahre 1883 und 1884 und die hierauf zurückzuführenden Mindertransporte ist das Betriebsresultat wesentlich ungünstiger als im Vorjahre. Die Gesammteinnahmen beliefen sich auf 4 645 807 ℳ (gegen 5 263 388 Mark in 1883), die Betriebsausgaben auf 2 019 167 ℳ (gegen 2 039 645 ℳ) und somit der Ueberschuss auf 2 626 640 ℳ (gegen 3 223 743 ℳ). Nach Abschreibung der zur Verzinsung und Amortisation der Obligationen verwendeten Beträge von 1 505 651 ℳ (gegen 1 597 344 ℳ) blieben 1 120 988 ℳ (gegen 1 626 400 ℳ) zur Disposition, woraus 5 pCt. auf die Stammprioritäts-Aktien und $2\frac{3}{4}$ pCt. auf die Stammaktien, zusammen $7\frac{3}{4}$ pCt. (gegen 5 resp. $5\frac{5}{6}$, zusammen $10\frac{5}{6}$ pCt.) Dividende zu vertheilen sind. Der Erneuerungsfonds betrug 3 731 508 ℳ (gegen 3 572 688 ℳ), also + 158 820 ℳ. Eine mässige Herabsetzung der Rücklagen für diesen Fonds ist zwar erfolgt, es sind jedoch die Anträge — die Einnahmen aus dem Verkauf alter Materialien etc. sowie die Zinsen der Bestände in die Betriebskasse fliessen zu lassen, abgelehnt worden, weil nicht anerkannt wurde, dass der Erneuerungsfonds bereits in seiner vollen Höhe vorhanden sei.

Die Einnahmen setzen sich zusammen aus Ergebnissen a) aus dem Personenverkehr mit 933 831 ℳ = 20,10 pCt., b) aus dem Güterverkehr mit 3 348 898 ℳ = 72,08 pCt., c) aus diversen Einnahmen mit 358 583 ℳ = 7,72 pCt. und e) aus dem Uebertrag aus 1883 mit 4 494 ℳ = 0,10 pCt.

Von den Ausgaben entfallen auf die allgemeine Verwaltung 325 030 ℳ = 16,10 pCt., auf die Bahnverwaltung 370 176 ℳ = 18,33 pCt., auf die Transportverwaltung und zwar auf den äusseren Bahnhofsdienst 281 800 ℳ = 13,96 pCt., auf den Expeditionsdienst 195 190 ℳ = 9,67 pCt., auf den Zugbegleitungsdienst 106 431 ℳ = 5,27 pCt. und auf den Zugförderungsdienst 740 539 ℳ = 36,67 Prozent.

Die Einnahmen betrugen pro Kilometer Bahnlänge 19 105 ℳ und pro Nutzkilometer 5,44 ₰, die Ausgaben dagegen pro Kilometer Bahnlänge 8 303,52 ℳ und pro Nutzkilometer 2,36 ₰. Die Ausgaben betragen in Prozenten der Bruttoeinnahmen 43,46 pCt. Werden zu den Betriebsausgaben noch die aus dem Erneuerungsfonds mit 366 158 ℳ bestrittenen Ausgaben hinzugerechnet, so ergibt sich die Gesammtausgabe mit 2 385 325 ℳ oder pro Kilometer Bahnlänge 9 809,29 ℳ und pro Nutzkilometer 2,79 ₰, in Prozenten der Bruttoeinnahme = 51,34 pCt.

Befördert wurden 810 186 Reisende (gegen 766 661), 686 403 t Frachtgut (gegen 796 354 t) und 21 562 t Vieh (gegen 225 528 t). Jeder Reisende hat durchschnittlich 37,94 km (gegen 38,29 km) zurückgelegt und es hat jede beförderte Person durchschnittlich 1,13 ℳ (gegen 1,15 ℳ) eingebracht. Jede Tonne der tarifirten Güter gewährte im Gesammtdurchschnitte eine Frachteinnahme von 4,59 ℳ (gegen 4,85 ℳ) und pro Tonnenkilometer 3,65 ₰ (gegen 3,99 ₰). Die Wagenladungsgüter, welche einzeln in Quantitäten von weniger als 2 000 t befördert wurden, umfassten das Gesammtgewicht von 95 869 t (gegen 47 111 t), die Summe der beförderten Stückgüter betrug 33 200 t (gegen 35 559 t) und die der Sammelgüter 11 060 t (gegen 6 866 t).

Von der Strecke Fischhausen-Palmnicken betrugen für die Zeit vom 16. September bis 31. Dezember 1884 die Einnahmen 18 450 ℳ, die Ausgaben, 11 053 ℳ, somit der Ueberschuss 7 397 ℳ, welcher bei dem Konto der Hauptbahn vereinnahmt wurde.

Wismar-Rostocker Eisenbahn.

In der in Wismar am 29. v. M. abgehaltenen ordentlichen General-Versammlung der Aktionäre der Wismar-Rostocker Eisenbahn gelangte der erste Jahresbericht dieser Bahn (den Zeitraum vom 1. Januar bis ultimo Dezember 1884 umfassend) zur Vorlage und wurde ohne Debatte genehmigt. Der Bericht bringt zunächst eine eingehende Beschreibung der Bahneinrichtungen, aus der wir folgendes hervorheben wollen:

Der Bau der Sekundärbahn von Wismar über Neubuckow Küpelin und Doberan nach Rostock ist im April des Jahres 1883 begonnen, nachdem der grösste Theil der betheiligten Grundbesitzer trotz der noch nicht stattgehabten Grundentschädigungsverhandlungen die Bauerlaubniss ertheilt hatte und hatte man auf einen ungestörten Verlauf des Baues um so mehr gerechnet, als die Ertheilung der förmlichen Konzession schon in nächster Zeit in Aussicht stand. Durch die völlig unerwarteten Anforderungen, welche infolge einer vorgängigen Verhandlung mit der Reichskriegsverwaltung das Reichseisenbahnamt stellte, verzögerte sich indess die Ertheilung der Konzession zum Bau bis zum 19. Juli.

Anfänglich waren die Anforderungen des Reichseisenbahnamtes auf Verwendung von Schienen gerichtet, welche das Profil der Schienen für Vollbahnen besässen, damit ganze Militärzüge die neue Bahn passiren könnten; erst durch wiederholte schriftliche und mündliche Vorstellungen gelang es, die gestellten Anforderungen soweit abzuschwächen, dass nur noch zur grösseren Sicherheit des Oberbaues auf Einlegung einer Schwelle mehr

für jede Schiene bestanden wurde. Der Oberbau ist sonach mittelst 9 Schwellen pro Schiene verstärkt worden und hat diese Vermehrung der Schwellen für die ganze Bahnstrecke eine ausserordentliche Mehrausgabe von 25000 Mark hervorgerufen. Eine weitere Schwierigkeit bereitete dem Unternehmer die Einführung der neuen Bahn in die Bahnhöfe der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn zu Wismar und Rostock. Es lag diese Einführung im Bauplan und hatte sich die Direktion der genannten Eisenbahn mit derselben einverstanden erklärt, vorbehaltlich allerdings der näheren Feststellung des Einführungsprojekts. Ehe ein allseitiges Einverständniss erzielt werden konnte, ist lange Zeit hin und her verhandelt worden. Der Bau der neuen Bahn wurde inzwischen rüstig weiter gefördert und gelang es, die Strecke von Rostock nach Doberan schon am 27. Juli 1883 für den Personenverkehr zu eröffnen. Fertiggestellt wurde die Bahn am 22. Dezember 1883 und an diesem Tage für den Personen- und Güterverkehr eröffnet. Der Betrieb auf der Theilstrecke wie auch auf der fertigen Bahn, vom 22. Dezember 1883 bis zum Schluss des Jahres 1883 ist in Gemässheit des § 19 alinea 2 des Statuts à Conto des Baufonds geführt und der Ueberschuss der Baukasse zugeführt.

Das Unternehmen gehört einer Aktiengesellschaft, welche ihren Sitz in Wismar hat. Die Gesellschaft, anfänglich durch ein bauleitendes Komitee, demnächst durch den in der General-Versammlung vom 27. April 1883 gewählten Aufsichtsrath und den am 10. Mai desselben Jahres bestellten Vorstand vertreten, übertrug die Ausführung des Baues dem Eisenbahn-Bauunternehmer Fr. Lenz zu Stettin. Derselbe hatte den Bau auf drei Millionen veranschlagt, von welcher Summe 109 740 ℳ auf den Grunderwerb und 2 890 260 ℳ auf den Bau selbst kommen. Den Grunderwerb übernahm die Gesellschaft selbst; der Bau wurde an den genannten Unternehmer für eine Bausumme von 2 740 260 ℳ verdungen. In der Voraussicht, dass die für den Grunderwerb ausgeworfene Summe ungeachtet der freien Terrainhergabe von Seiten der betheiligten Städte, der Grossherzogl. Kammer und Hausgutsverwaltung sowie einzelner Grundbesitzer und der von den Städten Kröpelin und Neubuckow à fonds perdu gezahlten 6 000 ℳ nicht ausreichen werde, war das Aktienkapital für etwaige Mehrkosten des Grunderwerbs um 44 000 ℳ erhöht und in Berücksichtigung der zu erwartenden Landeshülfe von 824 000 ℳ für 57,4 km Bahnlänge auf 2 070 000 ℳ festgesetzt. Mit diesen zusammen 2 894 000 ℳ konnte nicht nur die bedungene Bausumme in dem vorhin gedachten Betrage von 2 740 260 ℳ bestritten werden, sondern es blieben zum Grunderwerb inkl. der von den vorbezeichneten Städten à fonds perdu gezahlten 6 000 ℳ noch 159 740 ℳ disponibel, die sich nach einer weiteren Bestimmung des Bauvertrages noch um schlimmstenfalls vom Bauunternehmer zuzuschiessende 23 000 ℳ vergrösserten.

Nun aber hatte sich, wie bereits erwähnt, im Laufe des Baues völlig unerwartet eine Erhöhung der Baukosten ergeben, einmal durch die Mehrforderungen des Reichs-Eisenbahnamts im Werthbetrage von 30 000 ℳ und dann durch die Mehrkosten der Einführung der Bahn in die Bahnhöfe der Friedrich-Franz-Eisenbahn zu Wismar und Rostock, die um ca. 175 000 ℳ über den früheren Anschlag hinausgingen. Zwecks Aufbringung dieser Mehrmittel ist mit dem Bauunternehmer unter Genehmigung der Generalversammlung und des Grossherzoglichen Ministeriums des Innern zu Schwerin ein Zusatzvertrag geschlossen, nach dem der Bauunternehmer sowohl die vom Reichs-Eisenbahnamt geforderte Vermehrung der Schwellen, als auch das Mehr an Erdarbeiten auf den Bahnhöfen Wismar und Rostock für eine Zahlung von resp. 25 000 und 90 400 ℳ übernommen hat. Diese an ihn selbst zu zahlende Summe sowie die nöthige Mehrzahlung von 75 000 ℳ an die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn für den Umbau der Bahnhöfe Wismar und Rostock, zusammen 190 400 ℳ hat der Bauunternehmer der Gesellschaft gegen 4 pCt. Zinsen angeliehen und soll ihm diese Summe nach und nach zurückgezahlt werden.

Der Betrieb der Bahn ist dem Unternehmer auf 15 Jahre verpachtet; ursprünglich lautete der mit ihm abgeschlossene Kontrakt nur auf 10 Jahre; in der Generalversammlung vom 26. April v. J. wurde die Verlängerung der Pacht um 5 Jahre genehmigt. Nach dem weiteren Inhalt des Betriebsvertrages ist der Pächter verpflichtet, die sämmtlichen Betriebsausgaben zu bestreiten und die vorschriftsmässigen Rücklagen für den Erneuerungs-, Reserve- und Reservebau-Fonds im Höchstbetrage von jährlich zusammen 26 500 ℳ zu leisten. Ausserdem zahlt der Betriebsunternehmer eine jährliche Pacht von 66 600 ℳ, durch welche die zu 4 500 ℳ angenommenen Kosten der Gesellschaft und eine dreiprozentige Verzinsung der Aktien gedeckt werden. Steigt die jährliche Bruttoeinnahme aus dem Betriebe über den Betrag von 266 000 ℳ, so werden aus derselben die dem Unternehmer aus seiner Anleihe von 190 400 ℳ geschuldeten Zinsen und die vereinbarte Tilgungsrate und nöthigenfalls auch der Mehrbetrag an Vergütung für die Mitbenutzung der Bahnhöfe der Friedrich-Franz-Eisenbahn zu Wismar und Rostock, welche die dafür ursprünglich angenommene Summe von 6 000 ℳ für jeden Bahnhof übersteigt, gezahlt. Nach Berichtigung dieser Verpflichtungen, die von Jahr zu Jahr übertragbar sind, erhalten die Aktionäre eine Superdividende bis zum Maximum von 5 pCt. des Aktienbetrages und wird ein etwaiges Mehr an Einnahmen aus dem Betriebe zum Abtrag der Landeshülfe verwandt. Für das erste Pachtjahr vom 1. Januar bis ultimo Dezember 1884 ist die Gesammteinnahme der Bahn nur auf 226 409,78 ℳ gekommen und hat daher der Betriebspächter die bedungene Pacht nur theilweise aus den Einnahmen leisten können und aus eigenen Mitteln eine erhebliche Summe zuschiessen müssen.

Die Bahnstrecke von Wismar nach Rostock ist eingleisig, die Spurweite die normale von 1,435 m im Lichten der Schienen; die Länge des Hauptgleises beträgt 58,8 km, die der Nebengleise zusammen 4,27 km. Die Schienen des auf hölzernen Schwellen mit schwebendem Stoss ausgeführten Oberbaues sind breitbasig und in der Normallänge von 7,5 m aus Gussstahl hergestellt, 113 mm hoch mit einem Gewichte von 23,8 kg pro laufenden Meter. Die Konstruktion der Weichen ist die gewöhnliche mit unterschlagenden Blockzungen. Die auf den Anschlussbahnhöfen Wismar und Rostock liegenden Einfahrts- und Verbindungsweichen gehören der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn und sind von dieser auch zu unterhalten. In Betreff des Neigungsverhältnisses der Bahn ist zu erwähnen, dass als Maximalsteigung 1 : 90 festgehalten ist. Wasserstationen für die Strecke sind in Neubuckow und Doberan vorhanden, ausserdem auf den Anschlussstationen Wismar und Rostock, deren Benutzung vertragsmässig gesichert ist. Auf der Station Doberan ist ein Lokomotivschuppen für 2 Stände vorhanden und sind in den der Friedrich - Franz - Eisenbahn gehörenden Lokomotivschuppen zu Wismar und Rostock je 2 Lokomotivstände reservirt. Die Stationen sind nur mit einem auf dem Perron aufgestellten Telegraphen versehen, während auf den Bahnhöfen Wismar und Rostock besondere Bahnhofs - Abschlusstelegraphen vorhanden sind. Vor Bahnhof Doberan ist wegen der dort befindlichen in einem Einschnitte liegenden Kurve zur Sicherung der Einfahrt der von Wismar kommenden Züge ein Vorsignal aufgestellt, welches automatisch mit dem auf dem Perron stehenden Signalmaste verbunden ist. Die Bahn ist nur mit einer einfachen elektromagnetischen Drahtleitung versehen; die Anzahl der aufgestellten Morseapparate beträgt 16 Stück. Zur Ausführung kleinerer Reparaturen ist auf Bahnhof Rostock eine kleinere Werkstatt errichtet. Grössere Reparaturen an Maschinen und Wagen sind bisher in den Werkstätten der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn zu Schwerin und Malchin ausgeführt, doch hat neuerdings der Betriebsunternehmer, welcher gleichzeitig den Betrieb der Güstrow-Plauer und der Gnoien-Teterower Eisenbahn übernommen, mit der in der Nähe des Bahnhofs Güstrow belegenen und mit diesem mittelst eines Gleises verbundenen Maschinenfabrik der Mecklenburgischen Aktien-Gesellschaft für Lokomotiv- und Wagenbau einen Vertrag dahin abgeschlossen, dass die Maschinen und Wagen der sämmtlichen von ihm in Mecklenburg betriebenen Bahnstrecken in jener Fabrik zur Reparatur gelangen. Es werden daher künftig die grösseren Reparaturen an den Betriebsmitteln der Wismar-Rostocker Bahn auch in Güstrow ausgeführt werden.

An Betriebsmitteln waren am Schlusse des Jahres vorhanden 4 Tenderlokomotiven (zweiachsig und gekuppelt und haben Hebelsteuerung nach Allan, ihre Dampfschieber sind für doppelte Einströmung eingerichtet). Die Leistungsfähigkeit dieser Maschinen ist so bemessen, dass jede Maschine einen Zug von 23 beladenen Achsen mit einer Geschwindigkeit von 30 km in der Stunde bei der Maximalsteigung von 1 : 90 befördern kann. Betriebsfähiges Gewicht 24,10 t, Dampfzugkraft bei $^1/_3$ Füllung 2 700 kg.

An Wagen waren am Schlusse des Betriebsjahres als Eigenthum der Gesellschaft 7 Personenwagen, 2 Gepäckwagen mit Postkoupee, 6 bedeckte Güterwagen ohne Bremse, 4 bedeckte Güterwagen mit Bremse, 9 offene Güterwagen ohne Bremse und 6 offene Güterwagen mit Bremse, im ganzen also 27 Wagen vorhanden. Die Personenwagen halten in II. Klasse 96 und in III. Klasse 200 Sitzplätze. Die Heizung der Personenwagen geschieht mittelst Briquettes, die Erleuchtung mit Stearinkerzen. Da indessen für den Verkehr die vorhandenen Betriebsmittel nicht ausreichten, so wurden von dem Unternehmer noch 1 Lokomotive, 1 Personenwagen III. Klasse, 1 Personenwagen II. Klasse und 10 bedeckte Güterwagen beigestellt. Hinsichtlich des Betriebsdienstes im Betriebsjahr 1884 wird mitgetheilt, dass im ganzen 2 944 Züge gefahren sind, darunter 84 Extrazüge. Der Verkehr war am stärksten im August, in dem die Lokomotiven 13 089 km zurücklegten, am schwächsten im Juni, in dem nur 8 390 km zurückgelegt wurden. Im ganzen sind 169 835 Personen befördert, die eine Einnahme von 156 318 ℳ ergaben. Rechnet man hierzu die Beförderung des Gepäcks und von 641 Hunden, so steigt die Gesammteinnahme des Personenetc. Verkehrs auf 160 669 ℳ. Hiernach hat jeder Reisende inkl. aller Nebenerträge durchschnittlich 0,94 ℳ gezahlt und legte er im Durchschnitt 20,7 km zurück. Im Güter-, Leichen-, Fahrzeug- und Viehverkehr wurden befördert: Eilgut 348,7 t, Stückgut 2561,3 t, Wagenladungen 16 174,1 t, frachtfreies Dienstgut 4 11,9 t, Militär-

gut 0,2 t, Leichen 0,5 t, Vieh 608,8 t, Postgut 1 132,3 t, im ganzen 21 237,8 t. Die Einnahme aus dem Güterverkehr beläuft sich einschliesslich sämmtlicher Nebenerträge auf 61 996,12 *M*, wonach sich für jede Tonne befördertes Gut ein Betrag von 2,92 *M* ergibt.

Hubbrücke
über den Kanal de l'Ourcq bei dem Viehmarktbahnhof von La Vilette.

Aehnlich den beiden Hubbrücken über den Oswego-Kanal in Syracus in den Vereinigten Staaten ist in Paris über den Kanal de l'Ourcq eine Hubbrücke zur Verbindung des Viehmarktbahnhofes mit den an anderen Ufern belegenen Schlachthäusern hergestellt. Diese Brücke ist im Jahre 1868 unter der Leitung von Mantion, dem damaligen Oberingenieur der Gürtelbahn, erbaut.

Die ausgeführte Lösung der Aufgabe war hauptsächlich bedingt durch den geringen Höhenunterschied zwischen der Schienenhöhe des Bahnhofes (52,35 m) und dem höchsten Wasserstande des Kanals (52 m). Die kleine Differenz schloss die Herstellung einer gewöhnlichen Drehbrücke aus, denn wenn man zwischen Wasserspiegel und Unterkante Eisenkonstruktion auch nur 25 cm Abstand annahm und der letzteren 0,85 bis Schienenoberkante gab, so mussten die Gleise Rampen mit Steigungen von 1 : 160 erhalten, welche dem Bahnhofsverkehr hinderlich geworden wären. Ausserdem hätte man die Schienen für den Rollkranz unter den Wasserspiegel legen und den Raum durch eine Abschlussmauer gegen das Wasser abschliessen müssen, welches bei jeder geringen Undichtigkeit eingedrungen wäre.

Die Herstellung der Brücke musste ausserdem ohne Betriebsstörung der Kanalschifffahrt erfolgen und der Kanal konnte während der Bauzeit nicht verlegt werden. Die Verwaltungsbehörde des Kanals verlangte eine lichte Breite von 8 m wie bei den Schleusen des Kanals Saint-Denis und man hätte, um mit Fangedämmen bauen zu können, eine Lichtweite von mindestens 8,5 m ausführen müssen, um während der Bauzeit 8 m Fahrwasser frei zu halten.

Aus all diesen Gründen entschloss man sich, eine eiserne bewegliche, an Ketten aufgehängte und durch Gegengewichte getragene Plattform herzustellen. Man liess für die Schifffahrt an der Uebergangsstelle 8,5 m Kanalbreite, d. h. 0,8 m mehr als im Kanal Saint Martin. Die Plattform befindet sich im allgemeinen aufgezogen, um den Kanalschiffen den Durchgang zu gestatten und hängt dann mit 5 m lichter Höhe über dem Wasserspiegel, sie wiegt 20 000 kg und ist an vier Ketten aufgehängt, die über Rollen laufen und an deren Enden sich Gegengewichte von je 5 000 kg befinden. Ausserdem sind die Ketten unterhalb der Gegengewichte durch Kompensationsketten verlängert. Die Bewegung geschieht durch Winden mit Vorgelege und kann durch zwei, selbst durch einen Mann bewirkt werden. Die Rollen und der Bewegungsmechanismus ruhen auf zwei massiven über den Kanal seitwärts der Hubbrücke aus Ziegelsteinen gespannten Bogen mit verlorenen Widerlagern, welche ohne Behinderung der Schifffahrt hergestellt werden konnten, da ihre Widerlager seitwärts der Treidelwege liegen. Diese Bogen sind beiderseitig mit Treppen versehen, so dass sie den Fussgängerverkehr vermitteln. In das Gewölbemauerwerk sind vier Röhren eingesetzt, durch welche die Hebeketten hindurch gehen. Auf den Scheiteln der Gewölbe dieser beiden parallel dem Gleise liegenden Bogen liegen gleichfalls parallel dem Gleise vier Gitterträger auf, welche die Kettenlaufrollen tragen und mit ihren landseitigen Enden auf vier Pfeilern ruhen, in welchen sich die Gegengewichte bewegen.

Um die Bewegung der Plattform beim Herabgehen zu erleichtern, füllt man mittelst einer Rohrleitung zwei wasserdichte Abtheilungen derselben von der Bahnhofs-Wasserstation aus mit Wasser, wenn sich die Plattform oben befindet. Diese Wasserbelastung genügt, um die Brücke von selbst herabzuführen und das Wasser entleert sich, wenn die Brücke unten angekommen ist, selbstthätig. In der oberen und unteren Lage wird die Brücke dadurch festgestellt, dass vier Riegel in die Kettenglieder eingeschoben werden. In der unteren Lage ruht die Brücke auf Auflagerplatten, sie wird beim Heruntergehen in der Längsrichtung in die richtige Lage geführt durch schräge Flächen der Auflagerkammer, welchen gleichgeneigte Schrägflächen der Enden der Brückenbalken entsprechen; in der Querrichtung durch zwei schräge Eckvorsprünge, durch welche die Gurtungskanten der beiden äusseren Balken in die richtige Lage geführt werden.

Das Gesammtgewicht beträgt, wie erwähnt, 20 000 kg, d. h. erheblich weniger wie das einer Drehbrücke von gleicher Spannweite und da die Oberkante in Höhe der Treidelwege liegt, so war nur eine unbedeutende Rampe von 1 : 435 auf dem Bahnhof auszuführen.

Die Bewegung der Brücke erfolgt mit der grössten Leichtigkeit und erfordert bei Handbetrieb zwei Minuten Zeit. Seit dem Jahre 1868 ist die Brücke im Betrieb und hat nur zu ganz unbedeutenden Reparaturen Veranlassung gegeben. Das System dürfte daher an Stelle der Drehbrücke zu empfehlen sein, wo die Höhendifferenz zwischen Bahn und Kanal eine geringe ist.

Verein Deutscher Maschineningenieure.

(Schluss aus No. 35.)

Der Vorsitzende dankt dem Redner im Namen des Vereins für den Vortrag und bemerkte in der Diskussion, dass der Grund für die geringe Verwendung des Flusseisens im Schiffsbau nicht etwa die Unkenntniss der betreffenden Industriellen über jene mit Recht hervorgehobenen Vorzüge des Flusseisens sei; der Grund sei vielmehr darin zu suchen, dass die Industriellen neben jenen Vorzügen auch die Nachtheile des Flusseisens, namentlich in seiner praktischen Verwendung für solche Zwecke kennen gelernt haben, bei welchen eine komplizirtere Formengebung des Werkstückes, sei es aus dem Feuer oder sei es im kalten Zustande, bedingt sei. Es ist die gebotene subtile Behandlungsweise des Flusseisens in Form von Blech, Winkel- und Profilstahl, welche seine Verwendung für die Zwecke des Schiffbaues wesentlich vertheuert und seiner ausgedehnteren Benutzung hierfür — die übrigens unausgesetzte Fortschritte macht — hindernd im Wege steht.

Die Schiffbauer begrüssen freudig ein Material, dessen Festigkeit dem besten Schiffbaueisen wesentlich überlegen ist und die Möglichkeit giebt, die Dimensionen der einzelnen Konstruktionstheile der Schiffe reduziren zu können, aber dieser Material hat noch Fehler und Nachtheile, welche die Verwendung sehr beeinträchtigen. Es besteht heutigen Tages noch mit Recht der Vorwurf der geringen Zuverlässigkeit, der zu geringen Homogenität desjenigen Flusseisens, welches die Technik ganz allgemein mit dem Namen „Stahl" bezeichnet. Selbst die sorgfältigste Prüfung bei der Abnahme des Stahls, mag er in Form von Blechen oder in Winkel- bezw. Profilstahl auftreten, sichert nicht gegen spätere sehr unliebsame Erfahrungen.

Nicht minder schwer ins Gewicht fällt die besondere Vorsicht, welche die Bearbeitung des Stahls für die verschiedenen Zwecke des Schiffbaues erfordert, wenn Garantie gegen späteres Springen gewonnen und nicht Kosten und Zeit vergeblich aufgewendet sein sollen. Während man Schweisseisen beliebig lochen, mit der Scheere schneiden, im Feuer oder im kalten Zustande in jede noch so bizarre Form bringen und die Winkel bis zum gestreckten schmiegen kann, erheischt die analoge Behandlung des Stahls durchgehend eine viel sorgfältigere, kostspieligere und zeitraubendere Arbeitsweise, wenn nicht die allerübelsten Konsequenzen eintreten sollen. Das wohlfeile Einstanzen der Nietlöcher muss entweder durch das kostspieligere Bohren ersetzt, oder es muss das gelochte Werkstück nacher im Glühofen ausgeglüht und gleichmässig langsamer Abkühlung überlassen werden, um diejenigen Spannungen zu beseitigen, welche das Resultat des Lochprozesses und Veranlassung zum Springen des Materials sind.

Ferner fehlt dem Flusseisen noch im hohem Grade die Schweissbarkeit. Im Schiffbau aber spielt das Schweissen von Winkeln, von Profileisen mit Blechabschnitten u. s. w. eine verhältnissmässig grosse Rolle.

Redner berührt schliesslich noch einen von dem Vorredner nicht erwähnten Gesichtspunkt, welcher die vollständige Verdrängung des Schweisseisens durch Eisen oder Stahl zur Zeit wenigstens unmöglich macht. Im Schiffbau, bei welchem die Handnietung immer noch eine sehr grosse Rolle spielt und Maschinennietung — sei es hydraulische oder Dampfnietung — nur relativ selten angewendet werden kann, sind Niete aus Flusseisen zur Zeit noch direkt unzulässig. Schon bei bestem Nieteisen kann die Ungeschicklichkeit des Arbeiters die tadellose Qualität verderben und anfänglich sehniges Eisen in körnige Struktur verwandeln. Für Schiffbauzwecke werden aus diesem Grunde lediglich Niete aus Schweisseisen verwendet, womit aber wiederum finanziell nachtheilige Konsequenzen verbunden sind. Redner wünscht indessen schliesslich nicht dahin verstanden zu werden, als wenn er ebenso energisch gegen die ausgedehntere Verwendung des Flusseisens zu oben berührten und verwandten Zwecken zu sprechen beabsichtigt hätte, wie der Herr Vortragende es zu Gunsten desselben gethan hätte. Er hat sich für verpflichtet gehalten die Erklärung dafür zu geben, warum der Schiff- und Maschinenbau Deutschlands mit nur so geringen Prozenten an dem Gesammtkonsum des Flusseisens und mit so hohen an dem des Schweisseisens zur Zeit noch betheiligt ist.

Herr Geh. Bergrath Dr. Wedding erwidert hierauf, dass der prozentuale Antheil der Erzeugung von Flusseisen gegenüber der von Schweisseisen an der jetzigen Industrie zwar der Ausdruck für die Schwierigkeiten, welche sich gegenwärtig einer allgemeinen Anwendung des Flusseisens noch entgegensetzen, sei; er glaubt indessen, dass die Hoffnung auf die erweiterte Verwendung nicht ganz unberechtigt ist, denn es lässt sich nicht verkennen, dass häufig nur die Bedingungen, welche die Konsumenten an die Qualität des Materials stellen, irrige sind, dass z. B. gerade die Festigkeit häufig viel zu sehr in den Vordergrund gestellt wird, gegenüber der Zähigkeit und der Homogenität. Will man eine hohe Festigkeitsziffer, so kann man keine starke Dehnungsziffer verlangen; man verliert also eine werthvolle Eigenschaft des Materials auf Kosten einer anderen.

Man sollte deshalb mit den Anforderungen an die Festigkeit da herabgehen, wo die Dehnbarkeit die Hauptsache ist, z. B. bei Schiffsblechen.

Was die Frage der Unmöglichkeit betrifft, gewisse Operationen mit Flusseisen auszuführen, z. B. das Lochen anstatt des Bohrens, so gibt es zwar Flusseisen, welches auch das Stanzen gestattet, aber es bleibt diese Operation doch immer eine unvollkommene Arbeit, welche selbst bei Schweisseisen nur bei untergeordneten, deshalb billigeren Arbeiten vorgenommen werden sollte. In einem weiteren Punkte giebt Redner dem Vorredner Recht, nämlich in Bezug auf die Homogenität. Dieser Uebelstand ist jedoch schon erheblich verbessert und wird sich hoffentlich bald, wo es darauf ankommt, beseitigen lassen. Es ist ferner richtig, dass man ein Winkeleisen aus Flusseisen nicht ohne weiteres schweissen kann; aber eine Konstruktion aus Flusseisen soll eben so eingerichtet sein, dass nachträgliche Schweissungen nicht vorkommen. Hat man denn, als Eisen- an Stelle von Holzkonstruktionen eingeführt wurden, verlangt, dass das Eisen angezapft werden sollte, wie das Holz? Jedes Material verlangt seine besondere Konstruktion. Darin wird von den Ingenieuren noch unendlich viel gefehlt.

Hinsichtlich des Handnietens giebt Redner zu, dass man mit Flusseisen noch nicht zu grosser Vollkommenheit gelangt ist, indessen sind bessere Erfolge nicht ausgeschlossen, da in England bereits sehr viel mit Flusseisennieten gearbeitet wird.

Miszellen.

Zur Frage der Kosten der elektrischen Beleuchtung.

Die Seinepräfektur in Paris hat vor kurzem einen sechsmonatlichen sorgfältigen Versuch mit der elektrischen Beleuchtung nach System Edison, welche im Rathhaus der Stadt Paris eingerichtet worden ist, angestellt, um die genauen Kosten dieser Beleuchtung im Vergleich zu den bisher üblichen Methoden zu ermitteln. Es sind im ganzen 477 Glühlichtlampen, die durch zwei Wolf'sche Dampfmaschinen von je 50 HP betrieben werden, angebracht. Diese Maschinen sind vorzüglich konstruirt und brauchen kaum 1 kg Kohle für die Pferdekraft und Stunde, liefern also mit diesem Aufwand 8,5 kg trocknen Dampf mit einem Druck von 6,5 kg pro 1 qcm. Die mittlere Leuchtkraft der Edisonlampen beträgt 1,83 Carcel. Es geht aus dem Bericht, der 20 Quartseiten Text und 12 Seiten Tabellen enthält, welche die Resultate der Versuche darstellen, hervor, dass sich die Kosten pro Lampe zu 1,83 Carcel ebenso hoch wie bei Oelbeleuchtung, nämlich auf 0,108 ₰ pro Stunde stellen. Im Vergleich mit Gasbeleuchtung von gleicher Lichtmenge kostet die elektrische Beleuchtung mehr als das dreifache bei einem Gaspreise von 16 ₰ für 1 cbm und 2,17 mal so viel bei einem Gaspreise von 24 ₰ für 1 cbm. Wir wollen nicht unterlassen hier nochmals auf die von uns in No. 32 S. 413 d. Ztg. gebrachte Mittheilung über die Verwendung von Wassergas, dessen Herstellungskosten sich in Essen auf 1 ₰ für 1 cbm stellen, hinzuweisen. R. B.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die Station Szliacs wird — nach einer Mittheilung der Direktion der Königlich Ungarischen Staats-Eisenbahnen — am 15. d. Mts. für die Dauer der Badesaison (15. Mai bis 30. September) für den Gesammtverkehr eröffnet werden.

Berlin, den 9. Mai 1885. (1022)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

Die an der Linie Chemnitz-Riesa zwischen Erlau und Waldheim gelegene Haltestelle **Schweikershain**, welche zeither nur dem Personenverkehr diente, wird am 18. d. Mts. auch für den Güterverkehr eröffnet.

Dresden, am 8. Mai 1885. (1023)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

II. Güterverkehr.

Mit dem 16. Mai 1885 tritt zum **Preussisch-Sächsischen** Vieh- etc. Tarife der Nachtrag VI. in Kraft, welcher bereits früher publizirte Tarif-Aenderungen enthält.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Billet-Expeditionen der Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 3. Mai 1885. (1024 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 20. Mai d. J. treten die Nachträge II. zu den Heften 1 und 2 des **Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandsgütertarifes** in Kraft.

Diese Nachträge, welche u. A. auch neue und veränderte Entfernungen für Moldau, Fährbrücke, Elsterwerda O/L. und bezw. Dresden-Altstadt, sowie eine anderweite Fassung des Ausnahme-Tarifes 1 für Holz enthalten, sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 8. Mai 1885. (1025)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 16. April cr. ist ein neuer Tarif für den **Transport roher Baumwolle in Wagenladungen** von 10 000 kg von Italienischen Hafenstationen nach Deutschen Stationen via Gotthard in Kraft getreten und können die Frachtsätze bei unseren Verbandsstationen eingesehen werden.

Kaiserliche General-Direktion (1026)
der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Im **Eisenverkehr** von **Rheinisch-Westfälischen etc. Stationen** nach **Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft** sind am 1. d. M. ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten. Das Nähere ist in unserem hiesigen Geschäftslokale sowie bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 8. Mai 1885. (1027)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Im Staatsbahn-Verkehr **Frankfurt a/M.-Bromberg** sind für den Transport von Flachs in Wagenladungen à 10 000 kg zwischen den Stationen Guttstadt und Tilsit einerseits und Frankfurt a/M. Taunusbahnhof, Frankfurt a/M.-Sachsenhausen (Staatsbhf) und Höchst a/M. (Staatsbhf.) andererseits ermässigte Frachtsätze eingeführt.

Nähere Auskunft geben die betheiligten Expeditionen.

Frankfurt a/M., den 1. Mai 1885. (1028)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juli d. Js. treten die Frachtsätze zwischen Frankfurt a/M., Station der Hessischen Ludwigsbahn, und Stationen der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn ausser Kraft.

Erfurt, den 6. Mai 1885. (1029)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 15. Mai d. Js. gelangt zu dem vom 1. April 1883 ab gültigen Gütertarif bezw. Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren für den Verkehr **Köln (linksrheinisch)** und **Aachen-Jülich** einerseits und **Oberhessen** andererseits der Nachtrag II bezw. Nachtrag I zur Einführung.

Der Nachtrag II enthält u. A. Entfernungen u. s. w. für die neu aufgenommenen Stationen Bubenheim, Büttgen, Hergenrath, Urft, Witterschlick und Wittlich des Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, daselbst auch die Nachträge zum Preise von je 0,10 ℳ (für die Besitzer der Haupttarife unentgeltlich) zu haben.

Köln, den 13. Mai 1885. (1030)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Die im **Gütertarife** für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Berlin** andererseits vom 1. Mai 1885 enthaltenen Frachtsätze für die Stationen Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau gelten vom gleichen Tage ab bis zur Einführung des neuen Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen Gütertarifs auch für die in Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau befindlichen Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnen, insoweit nicht im Rheinisch-Westfälisch-Sächsischen bezw. Rheinisch-Thüringisch-Sächsischen Verbandstarife nebst Nachträgen zur Zeit noch billigere Frachtsätze bestehen.

Dresden, am 8. Mai 1885. (1031)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Mai 1885 tritt der Nachtrag I zu dem vom 1. Mai 1884 ab gültigen Gütertarif für den **Brölthaler Nachbarverkehr** in Kraft.

Derselbe enthält neben verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Altendorf, Borgholz, Oberbredenscheid, Schee und Sprockhövel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Bubenheim, Büttgen, Hergenrath, Urft und Wittlich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) und Biersdorf, Bippen, Dreisbach, Elz, Hadamar, Schutzbach und Staffel des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), ermässigte Frachtsätze für den Verkehr mit Lüdenscheid, sowie mit Waldbröl (Richtung Siegburg)

und erhöhte Frachtsätze für die Stationen Horst und Hugo. Diese erhöhten Frachtsätze gelten jedoch erst vom 1. Juli d. J. ab.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 6. Mai 1885. (1032)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Deutsch-Mittelrussischer Eisenbahnverband-Gütertarif, Theil II. Für die Artikel „Retorten von Chamotte und Thon“ tritt vom 1. Mai 1885 n. St. ab auf die Dauer Eines Jahres eine Frachtermässigung derart ein, dass qu. Artikel zur II. Kategorie des Ausnahmetarifs 6 des Deutsch-Mittelrussischen Verband-Gütertarifs, Theil II, tarifirt werden. Die auf Seite 60 des gedachten Gütertarifs sub No. 267a für die qu. Artikel bestehenden Frachtsätze im Verkehr mit Moskau treten für den gleichen Zeitraum ausser Kraft.

Bromberg, den 8. Mai 1885. (1033 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Am 1. Juli d. J. treten für Plagwitz-Lindenau-Mahlow erhöhte Tarifkilometer in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 9. Mai 1885. (1034)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

In dem vom 1. März d. Js. gültigen Nachtrag I zu dem **Ausnahmetarif** vom 1. November 1884 **für Steinkohlen- und Kokessendungen** von diesseitigen Stationen nach Stationen der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft (Strecke Wien-Bruck a. d. L. etc.) sind Seite 6 nachstehende Berichtigungen vorzunehmen:

Es beträgt die Fracht:

nach	von			
	Loslau	Beatenglück-Hoymgrube	Czernitz, Charlottegrb. Leogrube	Emmagrube
	pro 100 kg in Kreuzern Oe. B. N. (Koursstand 160/165)			
Stefanau . .	37,0	35.3	34,9	36,5
Littau . . .	40,0	38,3	37,9	39,5
Müglitz . . .	43,0	41,3	40,9	42,5
Lukavec . .	44,0	42,3	41,9	43,5
Hohenstadt .	45,0	43,3	42,9	44,5

Die vorstehenden Frachtsätze ab Loslau und Emmagrube treten erst mit dem 25. Juni cr. in Kraft.

Breslau, den 9. Mai 1885. (1035)

Königliche Eisenbahndirektion.

Galizisch-Norddeutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juni d. Js. gelangt für den Transport von Erzen aller Art (Ausnahmetarif No. 6) bei Aufgabe in Quantitäten von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen zwischen Zator, Station der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen und Königshütte O/S. ein direkter Frachtsatz in Höhe von 0,26 ℳ pro 100 kg zur Einführung.

Breslau, den 5. Mai 1885. (1036)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit 1. Mai l. J. tritt ein Tarif für den direkten **Güterverkehr** zwischen Stationen der **K. K. Oest. Staatsbahnen in Vorarlberg** einerseits und Stationen **Oesterr. Bahnverwaltungen** andererseits in Kraft.

Derselbe enthält:

a) Allgemeine Tarife,
b) Ausnahmetarife.

Die hierdurch ausser Wirksamkeit gesetzten Frachtsätze sind auf Seite 2 des Tarifes speziell angeführt.

Exemplare dieses Tarifes sind in den Tarifbureaus sowie bei den Stationen der betheiligten Verwaltungen zu haben.

Wien, April 1885. (1037)

Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Kombinirter Schiffs- und Bahnverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Mai d. J. gelangen für den Transport von Getreide, Hülsenfrüchten, Mahlprodukten, Malz sowie von Oelsaaten bei Frachtzahlung für mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, ferner von gebrauchten Getreide- und Mehlsäcken in jeder Quantität der Ausnahmetarif No. III, betreffend den Verkehr zwischen Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und Stationen der Ersten K. K. Oesterr. Staatsbahnen (Vorarlberger Bahn), weiters der Ausnahmetarif No. IV, betreffend den Verkehr zwischen Stationen der Ersten K. K. priv. Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und der Schweiz, letzterer Tarif unter Aufhebung des gleichnamigen Tarifes vom Jahre 1884 und des Ausnahmetarifes No. XI B vom 1. August 1882, zur Einführung.

Zu jedem dieser Tarife ist ein Berichtigungsblatt, beziehungsweise eine Tektur herausgegeben worden und es sind die darin enthaltenen Richtigstellungen in den Tarifen vor dem Gebrauche der letzteren durchzuführen.

Wien, am 17 April 1885. (1038)

Die K. K. General-Direktion der Oesterr. Staatsbahnen,
gleichzeitig im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Thon- (Klebsand-) Transporte wird rücksichtlich der Strecke Seidenberg-Wien, bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, der ermässigte Frachtsatz von 70,2 Kreuzer Oesterr. Whrg. und zwar für die Zeit bis Ende Dezember 1885 im Rückvergütungswege zugestanden.

Wien, am 8. Mai 1885. (1039)

Betriebs-Direktion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Mai l. J. tritt zum Gütertarif für den Bromberg-Sächsischen Verband der Nachtrag I in Kraft. Derselbe enthält verschiedene Ergänzungen und Berichtigungen des Haupttarifs.

Exemplare dieses Nachtrages liegen bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, den 6. Mai 1885. (1040)

Die Direktion.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 15 Juni d. J. werden zwischen **Hannover** einer- und **Göttingen, Nordhausen sowie Halle** andererseits **Retourbillets** mit einer Gültigkeitsdauer von 4 Tagen für Halle und von 3 Tagen für Göttingen und Nordhausen unter Aufhebung der bisher bestehenden Retourbillets mit 2tägiger Gültigkeit eingeführt. Die Preise der neuen Retourbillets, welche nach dem $1^1/_2$ fachen Schnellzugtaxen statt wie bisher nach dem $1^1/_2$ fachen Betrage der gewöhnlichen Personenzugtaxen berechnet werden, sind schon jetzt in unserem Verkehrsbüreau — Sachsenhausen, Heddrichstrasse 59 — zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 6. Mai 1885. (1041)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Königliche Eisenbahndirektion Erfurt. Bei der am 22. April cr. stattgehabten Ziehung der in diesem Jahre zu amortisirenden Prioritäts-Obligationen der Thüringischen Eisenbahn-Gesellschaft sind die im nachstehenden Verzeichnisse aufgeführten Nummern ausgeloost worden.

Wir fordern die Inhaber der gezogenen Obligationen auf, den Nominalbetrag der letzteren

vom 1. Juli 1885 ab

1. in Erfurt: bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse,
2. „ Berlin (Askanischer Platz 5), Dessau, Halle a/S., Weissenfels und Cassel: bei den dortigen Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen

gegen Rückgabe der Obligationen in den gewöhnlichen Geschäftsstunden zu erheben.

Ausserdem werden eingelöst:

die Obligationen der Serien I bis IV:

3. in Berlin: durch die Generaldirektion der Seehandlungs-Societät,
4. „ Leipzig: durch die Leipziger Bank;

die Obligationen der Serie V:

5. in Berlin: durch die Direktion der Diskonto-Gesellschaft,
6. „ Leipzig: durch die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt,
7. „ Weimar: durch die Weimarische Bank,
8. „ Erfurt: durch das Bankhaus Adolph Stürcke,
9. „ Frankfurt a/M.: durch das Bankhaus M. A. von Rothschild & Söhne;

die Obligationen der Serie VI:

10. in Berlin: durch die Direktion der Diskonto-Gesellschaft
und
„ Berlin: durch die Bank für Handel und Industrie,
11. „ Leipzig: durch die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt,
12. „ Erfurt: durch das Bankhaus Adolph Stürcke,
13. „ Frankfurt a/M.: durch das Bankhaus M. A. von Rothschild & Söhne
und
„ Frankfurt a/M.: durch die Filiale der Bank für Handel und Industrie.

Den Obligationen vom 1. Januar 1848 (I. Emission) — vom 31. März 1855 (III. Emission) — vom 1. März 1857 (IV. Emission) — vom 1. September 1874 (VI. Emission) sind die Koupons No. 10 bis 12 und der Talon; den Obligationen vom 1. November 1851 (II. Emission) sind die Koupons No. 8 bis 12 und der Talon, und den Obligationen vom 1. Juli 1870 (V. Emission) sind die Koupons No. 7 bis 12 und der Talon beizufügen.

Die Verzinsung der ausgeloosten Obligationen hört mit dem 1 Juli d. J. auf.

Die Inhaber der in dem nachstehenden Verzeichnisse als rückständig aus früheren Verloosungen aufgeführten Obligationen werden wiederholt zu deren Rückgabe und zur Abhebung der betreffenden Kapitalbeträge aufgefordert.

Verzeichniss der am 22. April 1885 ausgeloosten, vom 1. Juli 1885 ab zur Einlösung gelangenden Prioritätsobligationen der Thüringischen Eisenbahngesellschaft.

I. Emission.

Von der jetzt 4 pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1848, für welche die Obligationen unterm 1. Januar 1848 ausgestellt sind.

Serie A. zu 1000 Thaler. 10 Stück.

No. 64 96 97 113 199 221 322 349 369 421.

Serie B. zu 500 Thaler. 42 Stück.
No. 78 80 378 386 390 432 438 468 609 690 714 744 804 810 836 850 853 968 1011 1035 1100 1139 1167 1278 1343 1413 1463 1479 1521 1523 1546 1570 1733 1741 1752 1755 1776 1850 1886 1905 1970 1989.

Serie C. zu 200 Thaler. 157 Stück.
No. 82 110 124 151 154 266 312 319 330 357 387 465 537 540 628 692 751 759 778 907 949 998 1006 1177 1192 1195 1353 1432 1479 1480 1489 1493 1540 1623 1643 1688 1693 1859 1894 1960 2062 2092 2159 2170 2206 2210 2556 2668 2739 2752 2753 2796 2797 2869 2882 2945 3011 3047 3190 3348 3446 3493 3527 3533 3537 3539 3572 3635 3682 3689 3702 3713 3781 3845 3851 3866 3899 3991 4010 4011 4033 4048 4155 4156 4349 4461 4498 4503 4542 4543 4587 4643 4649 4709 4755 4826 4897 4973 4983 5002 5022 5049 5099 5104 5150 5168 5188 5379 5433 5471 5576 5584 5623 5624 5695 5742 5786 5807 5906 5989 5990 6027 6039 6043 6058 6190 6208 6330 6352 6373 6375 6382 6417 6514 6535 6577 6586 6588 6608 6694 6695 6874 6956 6966 7035 7045 7097 7198 7199 7231 7241 7261 7278 7368 7441 7488 7501.

Serie D. zu 100 Thaler. 209 Stück.
No. 56 72 131 139 193 312 430 463 467 524 553 564 683 715 775 790 844 935 1008 1036 1068 1215 1228 1276 1280 1345 1448 1473 1517 1572 1653 1694 1854 1884 1963 1985 1993 2073 2164 2196 2234 2262 2269 2272 2311 2362 2465 2497 2510 2538 2600 2622 2637 2648 2649 2666 2726 2804 2821 2827 2864 2929 2987 3032 3047 3107 3123 3138 3146 3208 3221 3241 3338 3370 3377 3384 3405 3418 3463 3488 3491 3506 3540 3545 3667 3889 3937 3965 4021 4115 4145 4219 4259 4276 4303 4315 4398 4405 4448 4460 4491 4495 4523 4574 4634 4706 4756 4882 4914 4995 4999 5163 5166 5174 5311 5332 5428 5440 5571 5647 5692 5703 5755 5794 5947 6006 6072 6111 6153 6167 6239 6285 6346 6413 6432 6491 6527 6579 6605 6651 6728 6762 6771 6780 6796 6801 6806 6847 6895 7014 7056 7067 7121 7130 7132 7236 7444 7483 7502 7532 7536 7626 7654 7677 7678 7754 7892 7905 7907 7930 7976 7983 8014 8025 8057 8279 8283 8348 8352 8367 8380 8402 8446 8518 8526 8562 8639 8697 8724 8752 8956 9006 9099 9117 9133 9163 9239 9277 9284 9300 9329 9345 9369 9553 9563 9674 9712 9797 9883.

Sämmtliche Obligationen sind mit Koupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 7. April 1881.
Serie C. zu 200 Thlr. No. 422 5025.
Serie D. zu 100 Thlr. No. 2800.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 13. April 1882.
Serie B. zu 500 Thlr. No. 835.
Serie C. zu 200 Thlr. No. 706 3093 4366 4378.
Serie D. zu 100 Thlr. No. 3716 5477 6112 7110 7462 7869 9539.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.

3. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Serie B. zu 500 Thlr. No. 728 1295.
Serie C. zu 200 Thlr. No. 3315 3772 4741 5462 6102 6355 7142.
Serie D. zu 100 Thlr. No. 965 1010 4587 6318 6892 8323 9268 9596.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.

4. aus der Verloosung vom 19. April 1884.
Serie A. zu 1 000 Thlr. No. 332.
Serie B. zu 500 Thlr. No. 180 1335.
Serie C. zu 200 Thlr. No. 597 798 1704 1771 2346 2429 2697 2738 2808 3424 4806 5266 6306 7192.
Serie D. zu 100 Thlr. No. 119 1265 1288 1549 1655 2068 2127 2861 2907 3450 4063 5170 5402 5540 5626 5719 6278 6644 6675 6804 7343 7352 7644 8200 8295 8498 9512 9540 9781.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

II. Emission. (Serie II.)

Von der jetzt 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1852, für welche die Obligationen unterm 1. November 1851 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 10 Stück.
No. 8 41 74 113 145 216 358 384 394 398.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 50 Stück.
No. 5 87 96 167 172 190 328 339 400 447 465 478 507 529 556 632 646 675 680 686 770 804 847 880 931 1012 1013 1097 1126 1250 1253 1267 1284 1318 1326 1327 1399 1418 1438 1461 1493 1495 1735 1835 1858 1892 1893 1901 1942 1996.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 100 Stück.
No. 88 106 131 141 151 351 369 471 473 482 591 597 653 668 673 675 703 856 880 956 1005 1025 1033 1038 1092 1096 1103 1105 1106 1173 1229 1245 1289 1349 1385 1410 1540 1569 1622 1692 1695 1713 1749 1758 1761 1786 1854 1887 1888 1900 1912 2027 2077 2111 2112 2183 2205 2306 2336 2352 2391 2525 2540 2546 2700 2724 2738 2776 2785 2796 2799 2852 2877 2948 2955 3065 3131 3194 3196 3218 3219 3337 3401 3429 3450 3456 3513 3519 3520 3562 3649 3653 3679 3700 3772 3788 3860 3900 3929 3997.

Sämmtliche Obligationen sind mit Koupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 13. April 1882.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 566 581 763.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 416 2007 2887 3425 3463.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 46.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 759 961.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 248 411 413 593 1865 2087 3462.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.

3. aus der Verloosung vom 19. April 1884.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 673 928 964 1534.
Abtheilung C. zu 100 Thlr. No. 20 899 1072 1340 1485 1764 2409 2580 3411 3438
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.

III. Emission. (Serie III.)

Von der jetzt 4 pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1855, für welche die Obligationen unterm 31. März 1855 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 6 Stück.
No. 125 254 283 291 334 375.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 60 Stück.
No. 67 274 297 560 731 750 972 1015 1020 1046 1072 1107 1121 1125 1138 1231 1289 1437 1449 1611 1615 1618 1779 1838 1857 1871 2007 2010 2015 2061 2180 2213 2342 2353 2377 2505 2540 2610 2644 2652 2927 2983 3004 3021 3119 3170 3278 3433 3453 3512 3514 3537 3573 3745 3750 3757 3788 3848 3873 3962.

Abtheilung C. zu 100 Thaler. 300 Stück.
No. 35 257 260 293 330 334 601 656 741 778 834 903 913 930 1031 1050 1095 1150 1206 1267 1357 1410 1465 1620 1756 2139 2272 2572 2678 2709 2820 2876 2948 3092 3168 3174 3200 3213 3253 3327 3336 3457 3462 3568 3583 3635 3651 3682 3716 3759 3765 3871 3879 3896 3996 4013 4032 4111 4115 4170 4271 4481 4510 4563 4581 4584 4663 4747 4851 4869 5213 5222 5234 5278 5386 5428 5676 5699 5722 5839 5855 6004 6047 6061 6106 6109 6267 6328 6440 6460 6564 6590 6610 6621 6632 6783 6790 6866 6890 6913 6948 7152 7216 7569 7684 7689 7700 7710 7764 7784 7936 7940 8009 8019 8047 8084 8171 8174 8225 8253 8401 8419 8460 8475 8624 8635 8660 8717 8835 8849 8881 8906 8928 8939 8946 8976 8989 9014 9046 9097 9286 9328 9348 9369 9448 9538 9542 9579 9680 9720 9729 9769 9781 9833 9964 9966 10179 10350 10369 10378 10555 10572 10583 10729 11071 11122 11249 11252 11351 11469 11550 11736 11737 11921 12221 12228 12281 12299 12347 12482 12524 12536 12590 12739 12815 12874 12971 12984 13052 13102 13105 13131 13138 13142 13299 13466 13571 13744 13822 13828 13843 13857 13887 13901 14093 14125 14131 14314 14347 14362 14388 14397 14488 14503 14512 14525 14558 14613 14647 14694 14705 14707 14768 14791 14836 14874 14882 14886 15046 15072 15083 15210 15387 15390 15439 15451 15479 15491 15501 15530 15692 15781 15912 15981 16012 16093 16144 16155 16175 16213 16591 16614 16628 16639 16383 16791 16930 16988 17002 17078 17109 17184 17358 17460 17529 17588 17645 17670 17801 17804 17864 17889 17946 17971 18254 18391 18425 18510 18526 18603 18768 18916 18918 19020 19167 19297 19351 19389 19415 19427 19449 19549 19651 19656 19722 19875 19889 19933 19934 19975.

Sämmtliche Obligationen sind mit Koupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.

Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:

1. aus der Verloosung vom 7. April 1881.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 3540.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 1208 1984 8266 10983 14542
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.

2. aus der Verloosung vom 13. April 1882.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 674.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 270 7711 11245 11897 13120 17571 17899.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.

3. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 1218.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 1591 1594 2524 2644 3150 3444 7394 8440 8896 8897 9019 9070 9843 10125 11001 11749 13480 15006 18061 18818 19936.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.

4. aus der Verloosung vom 19. April 1884.
Abtheilung B. zu 200 Thlr.
No. 764 1239 2019 2674 3254 3610.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 159 181 405 716 1529 3393 3409 3434 4029 4223 5303 5578 5971 7393 7505 8306 8514 8686 9065 9225 9226 9440 9491 10239 10642 11904 13152 13545 14421 15921 16313 16567 16781 16782 16912 17188 17613 19428.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

IV. Emission. (Serie IV.)

Von der 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1856, für welche die Obligationen unterm 1. März 1857 ausgestellt sind.

Abtheilung A. zu 500 Thaler. 17 Stück.
No. 200 220 261 308 337 519 541 640 658 684 734 803 841 979 1092 1107 1165.

Abtheilung B. zu 200 Thaler. 86 Stück.
No. 54 56 65 166 202 245 406 516 787 829 921 1052 1181 1283 1293 1306 1312 1324

Fortsetzung der offiz. Anzeigen auf S. 487.

No. 9. Jahrgang 1885. Berlin, am 13. Mai 1885.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Der Expedition bis zum 11. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A B / B S	86 / 1283	1	—	Eisenplatte	72	1	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
2	A M	10	1	Kiste	Kleider	55,5	2	Lennep	K. E.-D. Elberfeld	
3	A M	649	1	Pack	Schuhwaaren	15	3	Couvin	Grand Centr. Belge	
4	C H	9437/9	3	Fass	Farbe	595	4	Karlsruhe	Badische Stsb.	
5	C S S	5299	1	Ballen	Papier	72	5	Aachen	Linksrh. Köln	
6	F	1230	1	„	?	3	6	Bouchoute	Grand Centr. Belge	
7	F D	367897	1	—	Bratpfanne	1,5	7	Büchen	K. E.-D. Altona	
8	F O	1107	1	Rolle	Packpapier	50	8	Strassburg	Elsass-Lothring.	
9	F R / H & C	125 / 1	1	eisern. Fass	leer	134	9	Mannheim	Badische Stsb.	
10	G A	1/10	10	Kisten	Nägel	605	10	Hasselt	Grand Centr. Belge	
11	G B C	404	1	Kiste	2 Stangen Stahl	11,5	11	Herford	K. E.-D. Hannover	
12	G D	—	1	Fass	leer	87	12	Metz	Elsass-Lothring.	
13	G M	×	1	Kiste	eis. Hobeltheile mit Fabrikmarke J. J. Saville & Comp. Cast. Stell. Patent Maschine Ground	59	13	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
14	G M	8491	1	Pack	Papier	64	14	Neuss	Linksrh. Köln	
15	G P	1470	1	„	Cigarren	8	15	Maastricht	Niederländ. Stsb.	
16	G S	1	1	Ballen	Leinen	15,5	16	Boisheim	Linksrh. Köln	
17	G S	9259	1	„	Kunstwolle	253	17	Kaldenkirchen	„	
18	H	4	1	Kollo	2 gusseis. alte Räder	9	18	Harburg	K. E.-D. Hannover	
19	H 2	725	1	Kiste	?	16	19	Hasselt	Grand Centr. Belge	
20	H B	13942	1	Sack	Gips	100	20	Nürnberg	Bayerische Stsb.	
21	H D C	155	1	Fass	leer	34	21	Deutz	Rechtsrh. Köln	
22	H K M	—	1 / 1	— / —	eis. Schraubenschlüssel / Schraubenzieher mit hölzernem Griff	—	22	Harburg	K. E.-D. Hannover	
23	H L	12	1	Kiste	leer	2,5	23	Goslar	Braunschweig.	
24	H M	929	1	Fass	Farberde	98	24	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
25	H T	20	1	Kiste	Butter	7	25	Emden	Rechtsrh. Köln	
26	J A M C	4	1	Fass	Wein	257	26	Aerschot	Grand Centr. Belge	
27	J M	2688	1	Sack	Glaubersalz	100	27	Köln G.	Linksrh. Köln	
28	L	—	1	Kollo	Maschinentheile	38	28	Aachen	„	
29	L B	6370	1	Oelfass	leer	35	29	Eisenach	K. E.-D. Erfurt	
30	L F W P R	—	1	Kollo	Werg	36	30	Westend	K. E.-D. Berlin	auf der Strecke zwischen Moabit und Westend gefunden u. anscheinend von einem Wagen herabgefallen.
31	L W	113	1	Fass	Wein	65	31	Bocholt	Rechtsrh. Köln	Absender Louis Wiessler in Butzbach, Empfänger Vogt & Würmann Rheydt.
32	M A	3	1	Pack	Säcke	49	32	Zwolle	Niederländ. Stsb.	
33	M C	4116	1	Kiste	Seife	—	33	Luxemburg	Elsass-Lothring.	
34	M H	411/10	1	Bund	Eisen	52,5	34	Wunsiedel	Bayerische Stsb.	
35	N B	2825	1	Harasse	leer	22	35	Metz	Elsass-Lothring.	
36	N J B	851	1	Ballen	?	19	36	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
37	N R	404	1	Kiste	?	94	37	Berlin B. A.	K. E.-D. Erfurt	
38	N & T	329	1	„	leer	13	38	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
39	O S	142	1	Pack	Gabeln	—	39	Gev. Haufe	K. E.-D. Elberfeld	
40	O W	3922	1	Kiste	leer	56	40	Metz	Elsass-Lothring.	
41	P	14	7	Stück	Winkeleisen	15	41	Langendreer	Rechtsrh. Köln	
42	P	19	7	„	Winkeleisen	15	42	„	„	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
43	S	—	1	Pack	10 Eimer —	14	43	Münster	Rechtsrh. Köln	
44	S	2	1	Ballen	? —	12	44	Aachen T.	Linksrh. Köln	
45	S H	2006	1	„	Peitschen —	49	45	Köln Gereon	„	
46	S & S M/M O	26 35	1	Stange	Rundeisen —	18	46	Camen	Rechtsrh. Köln	
47	T	12	1	Fass	Thran —	50	47	Venlo	Niederländ. Stsb.	
48	T S	5	1	Milchkanne	leer —	?	48	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
49	V	—	4	—	Salzhäute —	106	49	Siegen	K. E.-D. Elberfeld	
50	W K	—	1	—	Schrank —	60	50	Schalke	Rechtsrh. Köln	
51	W K C	531/8	8	Körbe	Korbwaaren —	—	51	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb	
52	W S	545	1	Fass	leer —	7	52	Bergedorf	K. E.-D. Altona	
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
53	A H Hagen	2028	1	Kiste	? —	54	53	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
54	Cilard	13	1	—	Decke —	15	54	Couvin	Grand Centr. Belge	
55	Dupont	—	1	Sack	Saamen —	27,5	55	Tilly	„	
56	Durant	2	1	—	Decke —	—	56	Bomerée	„	
57	Ellis	—	1	Pack	unbekannt —	—	57	Vlissingen Hafen	Niederländ. Stsb.	
58	Erste Pilsener Brauerei	—	1	Fass	leer —	15	58	Deutz	Rechtsrh. Köln	
59	G. Drerichs	4376	1	Bierfass	leer —	19	59	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
60	G W Holz-wickede Wilms Wwe. Hamm	—	1	Kiste	Kaffeekanne —	2	60	Holzwickede	„	
61	Johann Schäfer	—	1	Sack	Roggen —	54	61	Deutz	Rechtsrh. Köln	
62	Mercier	—	1	Flasche	Dünger —	1	62	Hasselt	Grand Centr. Belge	
63	Rodrigue	—	1	Pack	? —	15	63	Olloy	„	
64	S. Hagen	331	1	Kiste	Eisenwaaren —	77	64	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
65	Waldheim Gotha	—	1	Pack	leere Säcke —	13	65	Gotha	K. E.-D. Erfurt	
					C. Kolli m. Nummern sign.					
66	—	5	1	Fass	leer —	107	66	Metz	Elsass-Lothring.	
67	—	38	1	Sack	Rübsaat —	77	67	Bettingen	„	
68	—	46	1	Pack	Pappen —	12	68	Berlin Empf.-Exp.	K. E.-D. Altona	
69	—	76	1	Kiste	? —	87	69	Hamburg	„	
70	—	206	1	—	grauer Handkoffer —	9	70	Detmold	K. E.-D. Hannover	Gepäck.
71	—	765	1	Harrasse	leer —	30	71	Metz	Elsass-Lothring.	
72	—	2422	1	Fass	leer —	123	72	„	„	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
73	rother Strich	—	1	Bund	Bandeisen —	29,5	73	Brambach	Sächsische Stsb.	
74		53923	1	Fass	leer —	25	74	Diedenhofen	Elsass-Lothring.	
75	FB.	25	1	Kiste	leer —	2,5	75	Goslar	Braunschweig.	
76	MrC	37	1	Korb	1. Flaschen —	16	76	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
77	S.J.	3450	1	Kiste	— —	43	77	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
78		751	1	Petrol.-Fass	leer —	36	78	Wittenberge	K. E.-D. Altona	
79	Ww H	974	1	Kiste	? —	39	79	„	„	
80	S Bochum	936	1	„	gemahlene Nelken —	15	80	Bochum	K. E.-D. Elberfeld	
81		7065	1	Fass	Kunstbutter —	27	81	Duisburg	Rechtsrh. Köln	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen. (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					E. Kolli ohne Signatur.					
82	—	—	1	Stück	Bandeisen —	175	82	Radebeul	Sächsische Stsb.	
83	—	—	2	—	{Bretter, 4,65 m lang, 0,20 m breit}	19	83	Heidelberg	Badische Stsb.	
84	—	—	2	—	Dielen —	—	84	Wolfskirchen	Elsass-Lothring.	
85	—	—	1	Ring	Draht —	25	85	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
86	—	—	2	Ringe	Draht —	34	86	Bischweiler	Elsass-Lothring.	
87	—	—	1	Kollo	Eisenstäbe —	?	87	Visselbach	K. E.-D. Erfurt	
88	—	—	1	Bund	Eisen —	17	88	Hasselt	Grand Centr. Belge	
89	—	—	1	Stab	☐ Eisen —	10	89	B. Rittershausen	K. E.-D. Elberfeld	
90	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	—	90	Brügge	„	
91	—	—	1	Fass	leer —	90	91	Metz	Elsass-Lothring.	
92	—	—	4	Fässer	leer —	300	92	Aachen	Linksrh. Köln	
93	—	—	1	Sack	Gerste —	100	93	München O. B.	Bayerische Stsb.	
94	—	—	5	Kolli	Gusstheile —	60	94	Aachen	Linksrh. Köln	
95	—	—	2	—	Hämmer —	13	95	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	{am 19/4. aus einem in der Richtung nach Hannover fahrenden Zuge gesprungen.
96	—	—	2	Pack	gesalz. Häute —	43	96	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
97	—	—	1	—	Hund —	—	97	Vechelde	Braunschweig.	
98	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	93	98	Kellmünz	Bayerische Stsb.	
99	—	—	1	„	Mais —	100	99	Basel	Badische Stsb.	
100	—	—	1	Kollo	{Maschinentheil, anscheinend 1 Presse}	26	100	Göttingen	K. E.-D. Hannover	
101	—	—	1	Pack	? —	1	101	Hasselt	Grand Centr. Belge	
102	—	—	1	Kollo	leb. Pflanzen —	12	102	Deutz	K. E.-D. Elberfeld	
103	—	—	1	„	2 Pflugtheile —	7,5	103	Zeitz	K. E.-D. Erfurt	
104	—	—	1	Sack	leere Kohlensäcke —	17	104	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
105	—	—	1	Pack	Sägen —	—	105	Eichstädt	Bayerische Stsb.	
106	—	—	1	Schachtel	? —	2,5	106	Romedenne	Grand Centr. Belge	
107	—	—	1	Packet	3 runde eis. Scheiben —	—	107	Leipzig B. Bhf.	Sächsische Stsb.	
108	—	—	1	Pack	Schrauben —	4	108	Duisburg	Rechtsrh. Köln	
109	—	—	2	—	{Theile eines Schraubstockes}	33	109	Deutz	„	
110	—	—	1	Packet	starke Schnur —	1	110	Leipzig D. Bhf.	Sächsische Stsb.	
111	—	—	32	—	Sprungfedern aus Draht	5	111	Plauen i/V. ob. Bhf.	„	
112	—	—	1	Sack	Spunde —	43,5	112	Strassburg	Elsass-Lothring.	
113	—	—	2	Stäbe	Stahl —	94	113	Aachen	Linksrh. Köln	
114	—	—	5	Pack	gepresstes Stroh —	455	114	Hamburg	K. E.-D. Altona	
115	—	—	1	—	eiserne Verzierung —	5,5	115	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
116	—	—	2	—	Wagen-Gitterthüren —	—	116	Wamdrup	K. E.-D. Altona	
117	—	—	1	Bund	Werg —	12,5	117	Leipzig H. S. G.	K. E.-D. Erfurt	

II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.

Laufende Nr.	Marke	Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Station	Name der Bahn	Bemerkungen
1	A	{7/8	2	Säcke	Spagat —	50}	1	Gr. Wossek	Oe. N.-W.-B.	seit 27/4.
		9/12	5	Ballen	Decken —	145}				
2	F K	2	1	„	unbekannt —	48	2	Wien	„	seit 28/4.
3	H G	159/160	2	Flaschen	unbekannt —	104	3	Josefstadt	S.-N.-D. V.-B.	seit 10/4.
4	M	698	1	Kiste	unbekannt —	118	4	Wien	Oe. N.-W.-B.	seit 29/4.
5	M R	1157	1	Ballen	unbekannt —	50	5	Gr. Wossek	„	seit 26/4.
6	N V	14899	1	Kiste	unbekannt —	34	6	Alt-Paka	S.-N.-D. V.-B.	seit 30/4.
7	P S	1056	1	Ballen	unbekannt —	78	7	Prag	Oe. N.-W.-B.	seit 29/4.
8	{ VBP }	145	1	„	Riemen —	8	8	Tannwald	S.-N.-D. V.-B.	seit 28/4.
9	Malzfabrik	—	2	Säcke	Malz —	103	9	Wildenschwert	Oe. N.-W.-B.	seit 27/4.
10	—	—	14	Stück	Blei —	51,5	10	Aussig	„	seit 24/4.
11	—	—	4	„	Eichenstangen —	42	11	Chrast	„	seit 14/4.
12	—	—	1	Milchflasche	leer —	1	12	Tinischt	„	seit 7/4.
13	—	—	1	Bund	Stahl —	—	13	Chotebor	„	seit 24/4.
14	—	—	1	Sack	Weizen —	71	14	Prag	„	seit 20/4.

(Fortsetzung der offiziellen Anzeigen von Seite 484.)
1374 1561 1573 1607 1742 1760 2115 2116 2124 2146 2245 2247 2294 2383 2461 2567 2593 2606 2663 2670 2697 2711 2851 2877 2904 2924 2935 2955 2957 3053 3122 3126 3271 3577 3721 3757 3795 3881 4020 4092 4108 4110 4131 4141 4155 4161 4301 4349 4437 4495 4498 4642 4667 4835 4859 4934 5011 5014 5239 5316 5386 5387 5471 5488 5566 5581 5686 5981.

Abtheilung C. zu 100 Thaler.

302 Stück.

No. 44 129 136 396 443 509 522 544 557 576 579 641 698 841 874 1052 1055 1070 1108 1168 1182 1259 1321 1344 1371 1454 1693 1724 1982 2009 2091 2124 2351 2396 2459 2487 2535 2593 2640 2775 2810 2920 2933 2975 2998 3125 3131 3142 3351 3593 3737 3770 3793 3795 3800 3811 3900 4077 4105 4115 4521 4747 4819 4960 5282 5308 5386 5433 5530 5538 5609 5569 5689 5721 5890 5901 5902 5953 6074 6206 6272 6334 6410 6415 6517 6607 6633 6722 6726 6736 6772 6803 6825 6991 7007 7060 7098 7129 7139 7206 7239 7351 7406 7443 7452 7508 7543 7612 7649 7690 7700 7704 7902 7972 8037 8065 8232 8320 8330 8341 8412 8422 8511 8614 8615 8648 8709 8722 8727 8865 8888 8948 9061 9070 9153 9191 9213 9452 9477 9895 9963 9966 10018 10024 10112 10153 10247 10423 10471 10477 10572 10746 10757 10858 10962 11026 11030 11035 11036 11173 11255 11266 11368 11435 11611 11626 11654 11714 11850 11904 11944 11961 11985 12025 12063 12164 12252 12276 12485 12527 12597 12598 12630 12637 12652 12715 12779 12857 12919 13037 13076 13314 13333 13354 13382 13443 13468 13483 13582 13755 13842 13947 13951 14075 14203 14219 14241 14316 14392 14451 14505 14615 14649 14703 14731 14750 14822 14878 14936 15033 15092 15184 15301 15439 15448 15475 15504 15566 15578 15585 15653 15676 15585 15723 15783 15829 15909 15912 15953 15987 16025 16035 16132 16262 16475 16486 16500 16505 16650 16682 16935 16963 16967 16997 17007 17034 17045 17287 17333 17355 17414 17502 17636 17704 17750 17757 17895 17911 17914 17915 18016 17065 18158 18196 18333 18463 18476 18559 18647 18699 18890 18938 18972 19116 19136 19299 19447 19455 19486 19573 19604 19721 19762 19783 19813 19902 19914 20145 20318 20940 20961 20973.

Sämmtliche Obligationen sind mit Koupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.
Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind
1. aus der Verloosung vom 7. April 1881.
Abtheilung B. zu 200 Thlr.
No. 485 1402 1820 2443.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 6284 6435 8293 12872 20574.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 2—12 und Talon zurückzugeben.
2. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Abtheilung B. zu 200 Thlr.
No. 1278 2726 2952 5168 5326.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 3412 9645 15452 15831 16663 16982 20524.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.
3. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Abtheilung A. zu 500 Thlr.
No. 150 187 478.
Abtheilung B. zu 200 Thlr.
No. 391 502 1482 1485 1639 2442 3619 5646.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 903 2634 3225 5814 6318 6368 6508 7214 8255 8982 9414 10630 11687 12245 13211 13585 13902 14199 14400 14507 15038 15438 16962 19510 20527.
Diese Obligationen sind mit Koupons No 6—12 und Talon zurückzugeben.
4. aus der Verloosung vom 19. April 1884.
Abtheilung A. zu 500 Thlr. No. 267 365.
Abtheilung B. zu 200 Thlr.
No. 270 501 894 2993 3072 3165 3930 4714.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 201 345 1295 3080 5117 5620 5688 6768 8227 8299 9132 9138 9699 10164 10623 11225 12134 12426 14559 14632 15060 16128 16584 17093 17545 17876 20487 20529 20921.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

V. Emission. (Serie V.)

Von der 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1870, für welche die Obligationen unterm 1. Juli 1870 ausgestellt sind.
Abtheilung A. zu 500 Thaler.
15 Stück.
No. 125 583 639 707 726 771 867 1035 1067 1172 1330 1527 1546 1556 1566.
Abtheilung B. zu 200 Thaler.
46 Stück.
No. 12 18 64 183 345 371 423 681 746 812 827 871 888 900 1228 1310 1443 1501 1539 1545 1567 1646 1827 1893 2357 2509 2595 2689 2738 2757 2855 2867 3088 3228 3585 3654 3742 4028 4051 4222 4240 4271 4376 4379 4511 4786.
Abtheilung C. zu 100 Thaler.
91 Stück.
No. 141 160 182 338 368 488 705 972 983 1030 1066 1134 1237 1290 1328 1394 1540 1565 1620 1765 1986 2157 2159 2313 2512 2535 2561 2604 2827 2854 2900 3261 3360 3451 3487 3553 3609 3755 3861 3876 3951 3995 4079 4143 4337 4494 4578 4816 4970 4971 4978 5135 5162 5167 5222 5649 5662 5676 5691 5722 5796 5810 5863 5892 6007 6316 6809 6918 6962 7012 7116 7601 7633 7671 7835 7861 8385 8464 8486 8510 8681 8702 8794 8947 8979 9049 9060 9196 9446 9756 9885.
Sämmtliche Obligationen sind mit Koupons No. 7—12 und Talon zurückzugeben.
Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:
1. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 36.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 367 1430 2861 2865 3557 4245 6943 7352 8236.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 3—12 und Talon zurückzugeben.
2. aus der Verloosung vom 19. April 1884.
Abtheilung B. zu 200 Thlr. No. 2122.
Abtheilung C. zu 100 Thlr.
No. 24 2301 4053 5014 7087 8326 8339 9732 9735.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 5—12 und Talon zurückzugeben.

VI Emission. (Serie VI.)

Von der 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1884, für welche die Obligationen unterm 1. September 1874 ausgestellt sind.
Abtheilung A. zu 3000 Mark.
7 Stück.
No. 38 65 77 665 693 859 970.
Abtheilung B. zu 1500 Mark.
21 Stück.
No. 1027 1138 1141 1158 1360 1380 1463 1481 1790 1881 1889 1941 2151 2865 2881 2990 3144 3210 3381 3738 3859.
Abtheilung C. zu 300 Mark.
131 Stück.
No. 4326 4356 4913 4980 5343 5392 5607 5856 5861 5944 5949 6039 6101 6356 6361 6371 6726 7161 7442 7568 7623 7628 7633 7811 7905 7948 8070 8115 8145 8169 8612 9023 9099 9104 9683 9855 9860 10246 10528 11237 11342 11696 11701 11766 12297 12302 12307 12327 12331 12714 12771 13096 13516 13662 14141 14267 14428 14803 14971 15066 15067 15334 15434 15491 15544 15636 15641 16112 16169 16266 16303 16308 16313 16345 16469 16573 16578 16585 16658 16956 17056 17109 17295 17557 17756 17850 17855 18086 18503 18550 18572 18806 19056 19163 19294 19313 19329 19357 19719 19794 19814 20019 20102 20107 20333 20336 20338 21030 21195 21213 21407 21414 21425 21437 21547 21650 21891 21900 21917 22084 22250 22357 22693 22743 22757 22762 22941 23071 23487 23735 23968.
Sämmtliche Obligationen sind mit Koupons No. 10—12 und Talon zurückzugeben.
Rückständig aus früheren Verloosungen und daher noch einzulösen sind:
1. aus der Verloosung vom 7. April 1881.
Abtheilung C. zu 300 Mark.
No. 7695 10597 11231.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 12—2 und Talon zurückzugeben.
2. aus der Verloosung vom 13. April 1882.
Abtheilung C. zu 300 Mark.
No. 5552 5635 9933 11481.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 4—12 und Talon zurückzugeben.
3. aus der Verloosung vom 19. April 1883.
Abtheilung B. zu 1500 Mark. No. 2015.
Abtheilung C. zu 300 Mark.
No. 7480 7500 7965 8111 8116 8124.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 6—12 und Talon zurückzugeben.
4. aus der Verloosung vom 19. April 1884.
Abtheilung C. zu 300 Mark.
No. 4499 5347 6152 7517 9675.
Diese Obligationen sind mit Koupons No. 8—12 und Talon zurückzugeben.

Erfurt, den 28. April 1885. (1042)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

V. Submissionen.

Submission. Es sollen die Anfertigung und Lieferung von:

I. 16 Stück zweiachsigen Normal-Güterzug-Gepäckwagen mit Bremse,
50 Stück vierrädrigen Plattformwagen mit Lenkachsen, ohne Bremse,

II. 132 Stück Radsätzen mit schweisseisernen Speichenrädern,
70 Stück 8lagigen Tragfedern für Gepäckwagen,
200 Stück 8lagigen Tragfedern für Güterwagen,
330 Stück Spiralfedern für Zug- und Stossapparate

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen maschinentechnischen Büreau, Fürstenstrasse No. 1—10 hierselbst, zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von

2 ℳ ad I und
2 ℳ ad II

bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei und mit der Aufschrift
„Offerte auf Lieferung von Wagen bezw. Radsätzen, Trag- und Spiralfedern“
versehen, zu dem auf
Mittwoch, den 27. Mai cr.
Vormittags 11½ Uhr
anberaumten Submissionstermin an das diesseitige maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 3 Mai 1885. (1043)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 38. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 16. Mai 1885.

Aus Italien.

Das neue Eisenbahngesetz *).

Die „Gazetta ufficiale" vom 27. April bringt das neue Eisenbahngesetz, welchem die Konventionen und Tarife mit den vom Parlament beschlossenen Abänderungen beigefügt sind. Der Text des Gesetzes, welches von den Ministern Genala, Magliani und Grimaldi gezeichnet ist, hat folgenden Wortlaut:

Artikel 1. Die nachfolgenden Verträge mit den in den bezüglichen beigefügten Akten enthaltenen Abänderungen werden genehmigt:

1. Der Kontrakt vom 23. April 1884, abgeschlossen zwischen den Ministern der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und des Ackerbaues, der Industrie und des Handels in Vertretung der Staatsregierung und andererseits dem Prinzen Marc Antonio Borghese, dem Grafen Giulio Belinzaghi, der „Banca Generale", der „Banca di Torino", der „Banca di Sconto e Sete di Torino", der „Banca Napoletana" und der „Banca Subalpina e di Milano" für die Konzession zum Betriebe der Eisenbahnen, welche das Mittelmeernetz bilden mit den bezüglichen Abänderungen, gegeben am 31. Oktober 1884 (Anlage I) und unter der Bedingung, dass (hier folgen die von der Kammer in die Konventionen eingeführten Abänderungen, welche wir heute wegen Raummangels nicht wiedergeben, indem wir uns vorbehalten, dies in einer der nächsten Nummern nach Art eines Anhanges zu dem gegenwärtigen Gesetze zu geben).

2. Der Kontrakt vom 23. April 1884, abgeschlossen zwischen dem Minister der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und des Ackerbaues, der Industrie und des Handels in Vertretung der Staatsregierung und andererseits der Italienischen Gesellschaft für die südlichen Eisenbahnen für die Konzession zum Betriebe der Eisenbahnen, welche das Adriatische Netz bilden, mit den bezüglichen Abänderungen vom 31. Oktober 1884 (Anlage II) und unter der Bedingung, dass (folgen die Bestimmungen u. s. w. wie oben).

3. Der Vertrag vom 12. Juni 1884, abgeschlossen zwischen den Ministern der öffentlichen Arbeiten, der Finanzen und des Ackerbaues, der Industrie und des Handels in Vertretung der Staatsregierung und andererseits den Herren Francesco Lanza Spinelli, dem Prinzen von Scalea, dem Grafen Alberto Miglioretti, dem Nuncio Consoli-Marano von der Firma Pietro Marano und Bevollmächtigten der Depositen- und Diskontobank von Catania, dem Matteo Maurogordato als Vertreter der Firma Rodocanacchi Söhne & Co., dem Comm. Domenicho Galotti und dem Ingenieur Cav. Giovanni Marsaglia für die Konzession zum Betriebe der Eisenbahn, welche das Sizilianische Netz bilden, mit den bezüglichen Abänderungen vom 31. Oktober 1884 (Anlage III) und unter der Bedingung, dass (folgen die Abänderungen u. s. w. wie oben).

Artikel 2. Die Summen, welche von den Konzessionären an die Staatskasse als Bezahlung für das rollende Material, das Betriebsmaterial und die Reservebestände zu zahlen sind, werden verwendet werden zu den aussergewöhnlichen Kosten, welche in den vorerwähnten Kontrakten und den zugehörigen Anlagen erwähnt sind und welche in den ersten vier Betriebsjahren ausgeführt werden sollen.

In jedem der drei ersten Jahre wird eine Summe von nicht weniger als 30 Millionen ausgegeben werden und dem Etat des Ministers der öffentlichen Arbeiten wird eine Uebersicht über diejenigen der in der Anlage B aufgeführten Arbeiten beigefügt werden, welche voraussichtlich im Laufe des Jahres zur Ausführung kommen werden.

Man wird mit den vorerwähnten Summen die Ausgaben bestreiten, welche im Artikel II des Gesetzes vom 2. Juli 1882 No. 873 (Serie 3 a) aufgeführt sind, ferner die Einlösung derjenigen Kosten bewirken, welche von der Italienischen Gesellschaft für die südlichen Eisenbahnen für die Linie von Castellamare nach Cancello auf Grund des Artikels IV der durch Königliches Dekret vom 1. Oktober 1883 No. 1658 (Serie 3 a) genehmigten Konventionen ausgegeben sind und ferner die Kosten bestreiten, welche zum fertigen Ausbau dieser selben Linie noch erforderlich sind.

Die verbleibende Summe wird bis zur Höhe von 15 Millionen zur Beschaffung neuen rollenden Materials für die drei Eisenbahnnetze des Mittelmeeres, der Adria und Siziliens in den ersten beiden Betriebsjahren verwendet werden und der Ueberschuss wird zugeführt werden dem Fonds für die Erbauung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, welche durch die Gesetze vom 29. Juli 1879 No. 5002 (Serie 2 a), vom 5. Juni 1881 No. 240 (Serie 3 a) und vom 5. Juli 1882 No. 875 (Serie 3 a) genehmigt sind.

*) „Monit. delle strade ferrate".

Artikel 3. In den Bilanzen über die Einnahmen und Ausgaben jedes Betriebes werden diejenigen Summen aufgenommen werden, welche von der Ausführung der im Artikel 1 erwähnten Verträge abhängig sind, sowohl was den Betrieb als auch den Bau neuer Eisenbahnen anbetrifft.

Mit der Bilanz des Schatzministers wird die Ausgabe von Obligationen für die Bauten und für den Kassendienst der Patrimonialbeiträge genehmigt werden.

Artikel 4. Das Einnahmekonto wird von dem Inspektor der Regierung für die Eisenbahnen geprüft werden. Die Oberrechnungskammer wird die Wachsamkeit hinsichtlich solcher Einnahmen ausüben, für welche ihr durch Gesetz vom 14. August 1862 No. 800 die Aufsicht über die öffentlichen Einnahmen übertragen ist. Die Oberrechnungskammer wird dem Parlament in dem in Artikel 31 desselben Gesetzes vorgeschriebenen Bericht darüber Mittheilung machen.

Artikel 5. Der Bilanz des Ministers der öffentlichen Arbeiten werden die Uebersichten über die Lage der Reservefonds und der Kasse für die Patrimonialbeiträge beigefügt werden.

Die Verwaltung der Reservefonds und der Kasse für die Patrimonialbeiträge wird von dem Inspektor der Regierung für die Eisenbahnen nach den Vorschriften, welche durch ein Reglement festgestellt sind, geprüft werden.

Jedes Jahr wird der Oberrechnungskammer das Gesammtkonto der Reservefonds und der Kasse für die Patrimonialbeiträge mit den abgeschlossenen Verträgen und den Beweisstücken vorgelegt werden, welche die Einnahme und Ausgabe nachweisen.

Das von der Oberrechnungskammer superrevidirte Konto wird dem Parlament mit dem Bilanzabschlusskonto des Staates vorgelegt werden.

Artikel 6. Die im ersten Theile des Artikels 44 der Verhandlungen mit den Eisenbahnnetzen des Mittelmeers und der Adria und in Artikel 40 der Verhandlungen hinsichtlich des Sizilianischen Netzes vorgesehenen Tarifermässigungen sollen durch Königliche Dekrete bestimmt werden, die dem Parlamente vorzulegen sind, um sie in Gesetze zu verwandeln.

Artikel 7. Mit dem Beginn des ersten Betriebsjahres steht der Regierung die Befugniss zu, Tarifermässigungen für den Verkehr im Innern innerhalb solcher Grenzen anzuordnen, dass die Last für den Staat im ganzen nicht ½ pCt. der Anfangseinnahme der drei Netze überschreiten darf.

Artikel 8. Durch Königliches Dekret wird nach vorheriger Genehmigung des Ministerraths und nach Anhörung des Staatsraths eine Behörde zur Prüfung der Eisenbahntarife und der Abänderung derselben, deren Einführung für nützlich gehalten wird, eingesetzt werden. Durch dasselbe Königliche Dekret wird das Reglement für die Gehälter der Tarifbehörde festgestellt werden.

Artikel 9. Das Königliche Dekret für Errichtung der Eisenbahntarif-Behörde wird nach zwei Jahren dem Parlament vorgelegt werden, um in ein Gesetz verwandelt zu werden.

Artikel 10. Die Ueberlassung des Betriebes der dem Staate gehörigen Linien, von welchen in Artikel 9 der Verhandlungen mit den Eisenbahnnetzen des Mittelmeers und der Adria und in Artikel 6 der Verhandlungen hinsichtlich des Sizilianischen Netzes die Rede ist, kann nur durch Gesetz erfolgen.

Artikel 11. Der Bau einer durch Gesetz genehmigten Eisenbahn oder eines Theiles derselben kann von der Regierung zu festem Preise oder gegen Erstattung der Kosten den Gesellschaften anvertraut werden, welche den Betrieb auf den Eisenbahnnetzen des Mittelmeers, der Adria und Siziliens bewirken.

Wenn der Bau zu festem Preise übertragen wird, so sind die technischen Projekte mit den bezüglichen Bedingungen der Ausführung und der Preise dem Hohen Rath der öffentlichen Arbeiten vorzulegen. Die Kontrakte können nur dann von der Regierung genehmigt werden, wenn die höheren Lokalbehörden zugestimmt haben und ein beistimmendes Gutachten des Staatsraths abgegeben ist.

Wenn der Bau gegen Erstattung der Kosten übergeben wird, so sind hinsichtlich der betreffenden Kontrakte die Vorschriften des Gesetzes über die allgemeine Rechnungslegung des Staates und die aus andern Gesetzen herrührenden zu beachten.

Die technischen Projekte sind dem Hohen Rath der öffentlichen Arbeiten vorzulegen, und hinsichtlich der Verträge sind die höheren Lokalverwaltungsbehörden und der Staatsrath zu hören.

Artikel 12. Der Minister der öffentlichen Arbeiten wird im November jedes Jahres dem Parlament einen Bericht über die Verträge vorlegen, welche mit den Gesellschaften, betreffend Eisenbahnbauten während der Finanzperiode, welche mit dem Juni desselben Jahres beginnt, abgeschlossen sind.

Dem Berichte werden die Gutachten des Staatsraths hinsichtlich derselben angeschlossen werden.

Artikel 13. Die Provinzen, Kommunen und Konsorten, welchen durch vom Staate garantirte Ausgabe von Obligationen die Mittel geliefert werden zur Erbauung der Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung, haben dem Staatsschatz die Summe des Kapitals nebst zugehörigen Zinsen zuzuführen vermittelst Sendungen an die Erheber der direkten Steuern, an Anzahl nicht grösser als 90, gemäss Artikel 3 und 7 des Gesetzes vom 21. März 1871 No. 131.

Artikel 14. Die dem Staatsrathe durch No. 2 des Artikels 10 des Gesetzes vom 20. März 1865 (Anlage D) beigelegte Jurisdiktion wird ausgedehnt auf alle Streitfragen, welche die vom Staate garantirten Eisenbahnobligationen betreffen.

Artikel 15. Die Kommunen dürfen keine Konsumsteuer auf die Baumaterialien und auf alles das legen, was zum Bau und Betrieb der in ihren Bezirk belegenen Eisenbahnen nöthig ist.

Die Eisenbahnlinien, die Bahnhöfe nebst Zubehör sind als ausserhalb des Steuerbezirks der Stadt oder der geschlossenen Gemeinden liegend zu betrachten.

Durch besonderes Reglement, welches durch Königliches Dekret nach Anhörung des Staatsraths zu genehmigen ist, wird festgesetzt werden, was als Zubehör zu betrachten ist, und die Bewachung hinsichtlich der Lokal-Konsumsteuer geordnet werden.

Artikel 16. Innerhalb drei Monaten von der Veröffentlichung dieses Gesetzes und zur Ausführung desselben werden zwei Reglements für den Betrieb und für den Bau der Eisenbahnen erlassen werden.

Durch dieselben werden speziell die Vorschriften, betreffend die Rechnungslegung, die Prüfung der Einnahmen, die Verwaltung der Reservefonds und der Kasse für die Patrimonialbeiträge, die Genehmigung der Arbeiten, die Aufstellung und Ausführung der Bauverträge, die Inrechnungstellung der Ausgaben, die Zahlungen und die Geldstrafen bestimmt werden.

Diese Reglements werden durch Königliches Dekret genehmigt werden, nachdem der Hohe Rath der öffentlichen Arbeiten, die Oberrechnungskammer und der Staatsrath hinsichtlich derselben gehört worden sind.

Durch weitere Reglements wird der Dienst der Regierungs-Inspektoren der Eisenbahnen geordnet werden.

Artikel 17. Streitfragen zwischen dem Staat und den Gesellschaften hinsichtlich der Ausführung und Auslegung der Verträge, Verhandlungen und der bezüglichen Anlagen, die diesem Gesetze beigegeben sind, werden dem Urtheilsspruch von fünf Richtern unterbreitet werden in allen den Fällen, mit den Modalitäten und Formen wie in Artikel 106 der Verhandlungen der Netze des Mittelmeers und der Adria und in Artikel 100 der Verhandlungen hinsichtlich des Sizilianischen Netzes bestimmt ist. Die von der Regierung und vom Kassationshof ernannten Richter werden in jedem der Richterkollegien sitzen, zusammen mit den von jeder der drei konzessionirten Gesellschaften gewählten Richtern.

Artikel 18. Die Beiträge zu Lasten der Provinz und der übrigen Interessenten und die über die obligatorische Beitragsquote hinaus von denselben gezahlten Summen in Gemässheit der Gesetze vom 29. Juli 1879 No. 5002 (Serie 2a) und 5. Juli 1882 No. 875 (Serie 3a) für die Eisenbahnen zweiter Ordnung (Tabelle B), derjenigen dritter Ordnung (Tabelle C) und für die vierter Ordnung, welche vom Staate erbaut werden, werden auf ¼ reduzirt unter der Bedingung, dass die genannten Interessenten auf das Recht der Theilnahme am Reingewinn des Betriebes verzichten.

Die moralischen Körperschaften, die im Besitz von Konzessionen für Linien vierter Ordnung sind, können auf die Konzession verzichten und dem Staate überlassen, die Eisenbahnen in Gemässheit der Vorschrift dieses Artikels selbst zu bauen.

Es wird gleichfalls der Beitrag für die Strassen erster Ordnung im Sinne des Artikels 31 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 No. 5002 auf ¼ herabgesetzt.

Die Beiträge, welche von den Provinzen und den andern Interessenten über die Summe hinaus bezahlt worden sind, welche sich aus dem vorhergehenden Paragraphen ergibt, sollen denselben bei den ersten noch zu leistenden Zahlungen gutgeschrieben werden. Da wo keine Zahlung mehr zu leisten ist, wird der Staat den Ueberschuss in fünf Jahresraten ohne Zinsen Jahres zurückerstatten.

Die Beiträge zu Lasten des Staates, die von den Provinzen, Kommunen oder andern Interessenten vorgeschossen sind, werden ihnen zurückerstattet werden innerhalb fünf Jahren von der Eröffnung des Betriebes auf der Linie an und zwar in fünf gleichen raaten ohne Zinsen.

Innerhalb des Ablaufes von 6 Monaten haben sich diejenigen Interessenten, welche obligatorische Beiträge, vermehrte Beiträge oder Vorschussbeiträge zu leisten haben, zu erklären zwischen den Bestimmungen des Gesetzes vom 29. Juli 1879 und denen dieses Gesetzes.

Die Giovi-Linie wird einbegriffen unter die Linien erster Ordnung, so dass für die Interessenten die Beitragsverpflichtung und das Recht auf Theilnahme am Reingewinn aufhört.

Artikel 19. Der Beitrag der Provinzen zum Bau der Linien dritter Ordnung (Tabelle C) ist obligatorisch. Es wird aber Artikel 6 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 No. 5002 (Serie 2) aufgehoben.

Artikel 20. Im Anschluss an die 1 530 km, von welchen Artikel 10 des Gesetzes vom 29. Juli 1879 No. 5002 (Serie 2) handelt, wird der Bau von weiteren 1 000 km Eisenbahnen zweiter und vierter Ordnung und die damit verbundene Ausgabe von 90 Millionen nach den Vertheilungsbedingungen nach Artikel 11 des vorerwähnten Gesetzes und nach Artikel 18 dieses Gesetzes genehmigt.

Die Zahlung dieser Summe wird bewirkt werden in zwei Finanzperioden mit Beginn des 11. Jahres von der Inkrafttretung dieses Gesetzes.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins ist auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt worden, dass die der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln unterstellte, am 6. d. M. für den Wagenladungs-Güterverkehr eröffnete Neubaustrecke Grünebach-Biersdorf als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Ferner ist allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Berlin unterstellte, 31,85 km lange, am 1. Juni cr. dem öffentlichen Verkehre zu übergebende Strecke Bentschen-Meseritz vom Tage der Eröffnung ab als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2259 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 2549 vom 7. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausgabe einer neuen die auf den Vereins-Bahnstrecken zulässigen Maximalladeprofile in Buntdruck darstellenden Karte nebst zugehörigem Verzeichnisse (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 2559 vom 7. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die Betheiligung des Vereins an den Bestrebungen der Aktiengesellschaft „Eureka" (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 2581 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 2634 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kassirung einer Vereins-Karte (abgesandt am 14. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.*)

Die Selbstversicherung der Eisenbahnen und ein Rückblick pro domo.

Die glänzenden Resultate des nun schon seit mehreren Jahren bestehenden und successive alle Eisenbahnen der Monarchie umfassenden gegenseitigen Schaden-Assekuranzverbandes wurden erst kürzlich auch in dieser Zeitung bei der Mittheilung seiner vorjährigen Bilanz gewürdigt. Nun hat ein Herr Eduard Kafka, wohl derselbe, dessen Werk in No. 32 S. 422 dieser Zeitung vom 25. v. M. besprochen wurde, an mehrere Oesterreichische und Ungarische Bahnverwaltungen um eine Anerkennung dafür angesucht, dass er in den 60er Jahren mehrere Zeitungsartikel über die Versicherung der Eisenbahnen verfasst habe. Nun sei es ihrem langjährigen Korrespondenten gestattet, darauf hinzuweisen, dass er in der Vereinszeitung in den 70er Jahren und noch früher und zwar Anfangs der 60er Jahre im Oesterreichischen Centralblatt für Eisenbahnen, inzwischen aber auch in einem im Klub der Budapester Eisenbahnbeamten gehaltenen Vortrage entschieden gegen die Versicherung von Verlusten, Abgängen und Schäden an Waaren bei den Assekuranz-Gesellschaften aufgetreten ist und nur die Brandschäden bei denselben, aber auch nur insolange zu versichern beantragte, als sämmtliche Bahnen der Monarchie einen gegenseitigen Verband bilden. Diesen geschaffen zu haben, ist das Verdienst des Ungarischen Kommunikationsministeriums, während die Oesterreichische Nordwestbahn nicht minder das Verdienst für sich in Anspruch nehmen darf, die Ausdehnung dieses ursprünglich Ungarischen Verbandes auf Oesterreich durchgesetzt zu haben. Es wird auch vielleicht mehreren Lesern der Assekuranzblätter erinnerlich sein, wie heftig dieselben gegen dieses, ihren Gewinn so sehr schmälerndes Projekt zu Felde gezogen sind; es sei nicht Sache der Eisenbahnen auch Versicherungsgeschäfte zu treiben; die enormen Risiken werden Unterbilanzen und die erhöhte Inanspruchnahme der Staatsgarantie zur Folge haben. Nichts von alledem hat sich bewahrheitet; vielmehr ersparen die Bahnen hohe Summen, welche sich zusammen wohl auf Hunderttausende belaufen, an den früher von den Assekuranz-Gesellschaften eingezogenen Prämien. Diese suchten gleich beim Beginne ihre gefährdeten Interessen auf alle mögliche Weise zu wahren, auch mittelst angebotener Schweiggelder suchte man die Idee der Selbstversicherung zu ersticken. — Welche kleine Reform im gegenwärtigen Verband nach dessen bisherigen Erfahrungen noch wünschenswerth wäre, darüber in einem der nächsten Artikel.

*) Wir müssen den Bericht wegen des zwischenliegenden Festtags theilen. Die Redaktion.

Beschaffung eines ständigen Betriebskapitales für die Ungarischen Staatsbahnen und Staatseisenwerke.

Hierüber unterbreitete der Finanzminister dem Ungarischen Abgeordnetenhause einen Gesetzentwurf, welchem folgende wesentliche Punkte zu entnehmen sind: Die Regierung war nach den Motiven zu diesem Gesetze nicht in der Lage, bei der Unterbreitung des diesjährigen Budgets diese Frage mit einzubeziehen. Es waren in den letzten Jahren oft Anomalien entstanden, indem den Staatsbahnen und Eisenwerken die nöthigen Gelder nicht zur Verfügung gestellt werden konnten in einer Zeit der günstigen Konjunktur, und oft mussten die in Anspruch genommenen Kassenbestände gerade damals zurückgegeben werden, als sie dem Betriebe nur mit Nachtheil entzogen werden konnten. Diesen Uebelständen musste einmal ein Ende gemacht werden, da der Staat oft doch gezwungen war, für jene vorgestreckten Kassenbestände Anlehensgelder zu verwenden, und ausserdem die Verrechnung eine überaus komplizirte war. Eine besondere Neubelastung des Staates wird demnach durch dieses Anlehen nicht entstehen, da anderweitig eine bedeutende Entlastung eintreten wird und die Staatsbahnen in die Lage versetzt werden, viel günstiger den Materialbedarf zu decken und Adaptirungen und Rekonstruktionsarbeiten in den günstigen Sommermonaten vorzunehmen, während die Eisenwerke den Käufern werden Zahlungsfristen gewähren können. Besonders wichtig erscheint es aber, nach den Ausführungen der „N. Fr. Pr.", dass die Regierung mit diesem Anlehen ganz entschieden darauf hinweist, jetzt mit der Periode der Eisenbahninvestitionen auf geraume Zeit vollständig abschliessen zu wollen; eine weitere Eisenbahnverstaatlichung ist nicht mehr in Aussicht genommen, und auch an den Bau neuer Staatslinien wird für Jahre hinaus nicht gedacht, da das Staatsbahnnetz als komplettirt betrachtet werden kann. Eben deshalb wird in der Regierungsvorlage auch das Betriebskapital für die Staatsbahnen auf Basis der jetzigen Kilometerlänge fixirt, womit die Absicht der Regierung, keine weiteren Eisenbahnbauten für Staatsrechnung vorzunehmen, klar ausgesprochen ist. Dem Finanzminister, der in den letzten vier Jahren beinahe 40 Millionen Gulden Anlehensgelder, die vom Reichsrathe votirt wurden, nicht in Anspruch nahm, wird die Legislative die jetzt verlangten 18 Millionen Gulden voraussichtlich bereitwilligst votiren; die Begebung der entsprechenden Summe Papierrente wird selbstverständlich in einem geeignet erscheinenden Zeitpunkte erfolgen.

Der Bau der Biharer Vizinalbahnen.

Hierüber wurde im Ungarischen Abgeordnetenhause ein Gesetzentwurf eingebracht. Dieser bestimmt, dass die Regierung ermächtigt werde zum Ausbau und Betrieb der von der Grosswardeiner Station der Ungarischen Staatsbahnen ausgehenden und in der Station Ermihalyfalva der Ungarischen Nordostbahn einmündenden Lokal-Hauptbahnlinie, sowie der von Szekelyhid bis Margita und der von Grosswardein durch die Gemarkung der Puszta Iklod und der Gemeinden Gyircs, Köröszeg, Szakal und Komadi bis zur Puszta Kot zu führenden Zweiglinien mit der Benennung „Biharer Eisenbahn" die Konzession zu ertheilen. Die genannte Lokalbahn wird, damit die Theilstrecke Grosswardein-Ermihalyfalva den strategischen Zwecken entsprechend ausgebaut werden könne, einer staatlichen Unterstützung von 300 000 fl. theilhaftig, und der Finanzminister wird ermächtigt, diese in zwei gleichen Raten in die Staatsbudgets pro 1886 und 1887 einzustellende staatliche Subvention den Konzessionären oder ihren Rechtsnachfolgern in dem Fortgange der Eisenbahn-Bauarbeiten entsprechenden Raten auszuzahlen, wogegen die Konzessionäre oder ihre Rechtsnachfolger verpflichtet sind, eine dieser Subvention entsprechende Summe in ihren gesellschaftlichen Stammaktien gleichzeitig dem Staatsschatze zu übergeben. Der Kommunikationsminister wird ermächtigt, abweichend vom Gesetzartikel 31 vom Jahre 1880, zu gestatten, dass das Municipium des Biharer Komitats im Interesse der Subventionirung der erwähnten, sowie der schon konzessionirten Lokalbahn Grosswardein-Belenyes-Baskoh zu Lasten seines Fonds für öffentliche Arbeitsleistungen ein längstens binnen 50 Jahren tilgendes Anlehen abschliessen könne. Die Regierung wird ferner ermächtigt, die Konzession zum Baue und Betriebe der im Interesse der Verbindung der Grosswardein-Koter Zweiglinie der Biharer Eisenbahn mit irgend einem Punkte der Ungarischen Staatsbahnen gelegenen projektirten Lokalbahn seinerzeit unter den im Gesetzartikel 31 vom Jahre 1880 enthaltenen Bedingungen zu ertheilen.

Die Befugnisse des Oesterreichischen Staats-Eisenbahnraths.

In letzterer Zeit sind beim Handelsministerium wiederholt Eingaben von Gemeindevertretungen, Vereinen etc. eingelangt, welche unmittelbar an den Staatseisenbahnrath gerichtet waren. Nach dem Organisationsstatute für die Staats-Eisenbahnverwaltung kommt jedoch der Staats-Eisenbahnrath, welcher ein dem Handelsminister zur Begutachtung volkswirthschaftlicher Fragen im Bereiche des Eisenbahn-Verkehrswesens beigegebener Beirath ist, nicht in die Lage, mit den anderen Behörden,

mit Gemeindevertretungen, Korporationen etc. unmittelbar in Verkehr zu treten und von solchen Zuschriften oder Eingaben entgegenzunehmen. Derartige, das Eisenbahn-Verkehrswesen betreffende Eingaben sind vielmehr nach wie vor an das Handelsministerium, beziehungsweise an die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen oder die Generalinspektion der Oesterreichischen Eisenbahnen zu richten, welche dieselben der Erledigung im zuständigen Wirkungskreise zuführen oder, sofern hinsichtlich einzelner Anregungen eine Begutachtung durch den Staats-Eisenbahnrath wünschenswerth erscheint, demselben die entsprechenden Vorlagen mit Genehmigung des Handelsministers zugehen lassen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die befestigten Friedenshoffnungen haben, wie vorausgesagt, den Aufschwung der Börsengeschäfte bewirkt. Die Verhältnisse am Eisenbahnmarkte stellen sich besonders günstig, weil die nach und nach erscheinenden Rechnungsabschlüsse zeigen, dass das Betriebsjahr 1884 keineswegs so ungünstig ist, als man angenommen hat. Das Moment der Verstaatlichung wirkt hier zwar nicht mehr mit, denn es scheint nun diese Aktion ein vorläufiges Ende in beiden Reichshälften erreicht zu haben, dagegen erwecken die günstigeren Verhältnisse des Getreidehandels und die Gestaltungen der Ernteaussichten Hoffnungen, welche in den Koursen zum entsprechenden Ausdruck gelangen. Dies zeigt die folgende Zusammenstellung der Kourse unserer internationalen Bahnwerthe zum Schlusse der beiden letzten Wochen:

Nordbahn	2362.—	2420.—	Elbethalbahn	166.75	167.75
Franz-Josefbahn	206.—	208.25	Staatsbahn	296.75	299.80
Carl-Ludwigbahn	252.75	253.75	Südbahn	127.75	130.—
Oest. Nordwestb.	164.—	165.—			

Aus Bayern.

⊙ Mit der am 7. d. M. erfolgten Eröffnung des 2. Gleises auf der Bahnlinie Pasing-Starnberg sind nun in Bayern in Summa 306,30 km Doppelgleise gebaut, und zwar:

Untersteinach-Hof	58,89	km
Hof-Landesgrenze	13,04	„
Würzburg-Aschaffenburg	89,26	„
Aschaffenburg-Landesgrenze	16,36	„
Schweinfurt-Oberndorf-Schweinfurt	2,46	„
Mitte Donaubrücke-Neuoffingen	29,22	„
München C. B.-Augsburg	61,85	„
München C. B.-Grosshesselohe	10,67	„
Nürnberg-Mögeldorf	4,10	„
Pasing-Starnberg	20,45	„

Das neue zweite Gleis ist von Pasing bis über Mühlthal hinaus auf der Ostseite und von Einschnittende ab Mühlthal bis Starnberg auf der Westseite des seitherigen Gleises hergestellt. In Planegg wurde die Stationsanlage erweitert und Gleisunterführungen mit unterirdischem Einsteigsystem geschaffen, um dem zeitweisen ungeheuren Andrang der Ausflügler gefahrlos entgegentreten zu können. In Starnberg wurde der dortige Bahnkörper umgebaut und gleichfalls Perrontunnels geschaffen, um die Gleisüberschreitungen beim Einsteigen oder Verlassen von und in die Züge zu vermeiden. Zugleich wurde auf der Strecke Pasing-Starnberg das Centralweichensystem eingeführt. Die Gesammtkosten belaufen sich auf 1 200 000 ℳ.

Anfangs Juni werden nach Beendigung der geometrischen Operate die Bauarbeiten für die Bahnlinie Hof-Naila-Marxgrün in Angriff genommen werden, während der Bau der Linie Münchberg-Helmbrechts schon demnächst beginnen wird. Die Strecke Hof-Marxgrün ist in 6 Loose getheilt, deren erstes die Strecke Hof bis Vogelheerd bildet. Der Bau beider Linien wird zum Herbste nächsten Jahres beendet sein. Die Betriebseröffnung soll aber erst im Frühjahre 1887 erfolgen.

Die Strecke Landsberg-Unterdüssen von der Sekundärbahnlinie Landsberg-Schongau wird am 15. d. M. für den Holztransport eröffnet werden und wird der Betrieb bis zur Vollendung der Gesammtstrecke von der Bauverwaltung geleitet werden.

Der Bau der schmalspurigen Sekundärbahn von Eichstätt Bahnhof (Wasserzell) nach Eichstätt (Stadt) macht erfreuliche Fortschritte; allerorten zeigt sich rege Thätigkeit. Mit Anfang dieses Monats ist auch eine Rollbahn in Thätigkeit getreten, die vom Steinbruche des Steinmetzen Wagner bis zu der Stelle errichtet wurde, an welcher der zukünftige Lokalbahnhof zu stehen kommt und welche das zum Aufschütten der Strasse, zur Errichtung eines Dammes und zum Bau nothwendige Material an Ort und Stelle führen soll. Betrieben wird dieselbe von einer Dampfstrassenlokomotive. Auch beim Stationsgebäude Eichstätt, wo Felsensprengungen nothwendig sind, um Raum für eine Einfahrt in den Bahnhof zu schaffen, wird lebhaft gearbeitet.

Aus Frankreich.

Reglement, betreffend die Centralorganisation des Französischen Arbeitsministeriums.

Von dem Herrn Präsidenten der Französischen Republik ist am 27. März d. J. unter Gegenzeichnung des (früheren) Arbeitsministers Herrn D. Raynal und nach Anhörung des Staatsrathes ein Dekret über die neue Organisation des Arbeitsministeriums erlassen worden.

Wir entnehmen diesem durch das „Journal officiel“ publizirten Dekret die nachstehenden Angaben:

Die Centralverwaltung des Arbeitsministeriums besteht, abgesehen von dem Kabinet des Ministers und zutreffendenfalls des Unterstaatssekretärs, aus drei Abtheilungen: a) Abtheilung für persönliche Angelegenheiten, Sekretariat und Rechnungswesen, b) Abtheilung für öffentliche Strassen, Schifffahrt und Bergwesen, c) Eisenbahnabtheilung.

Diese letztere Abtheilung wird uns hier speziell beschäftigen. Sie besteht aus folgenden Unterabtheilungen (Divisions):

1. Division (Projekte und Bauten).

a) 1. Büreau: Erklärungen über die Gemeinnützigkeit neuer Bahnen und Gewährung von Konzessionen. — Lokalbahnwesen.

b) 2. Büreau: Bauten auf den nicht konzessionirten Bahnen und auf der Orléans- und Südbahn.

2. Division (Projekte und Bauten).

a) 1. Büreau: Bauten auf der Nord-, Ost- und Westbahn sowie auf den Sekundärbahnen.

b) 2. Büreau: Bauten auf der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn und auf den Algerischen Bahnen.

3. Division für den Betrieb.

a) 1. Büreau: Kommerzieller Betrieb.

b) 2. Büreau: Technischer Betrieb.

c) 3. Büreau: Verkehr mit den übrigen ministeriellen Departements. Internationale Konventionen. Aeusserer Dienst der Eisenbahnen. Erfindungen.

4. Division. (Kontrolle des finanziellen Gebahrens der Gesellschaften und statistische Angelegenheiten.

a) 1. Büreau: Kontrolle des Rechnungswesens der Eisenbahngesellschaften.

b) 2. Büreau: Eisenbahnstatistik.

Sämmtliche 4 Divisionen der Eisenbahnabtheilung stehen unter einem Direktor, jede Division unter einem Divisionschef; die einzelnen Büreaus werden von je einem Büreauvorsteher und je einem (bei 1b und 3a—c von je zwei) Unter-Büreauvorsteher geleitet. Die Anzahl der expedirenden Sekretäre (rédacteurs) sämmtlicher drei Abtheilungen des Ministeriums soll 92, diejenige der Kanzlisten (expéditionnaires) 96 nicht übersteigen. Auch ist die Anzahl der Boten, Portiers und anderer Unterbeamten aller Abtheilungen insgesammt auf 65 Personen beschränkt.

Das Kabinet und das Spezialsekretariat des Ministers und zutreffendenfalls des Unterstaatssekretärs kann von der Centralverwaltung nicht angehörenden Personen geleitet werden. Ausserdem kann der Minister der Eisenbahnabtheilung noch zwei kommerzielle Agenten beigeben, welche indessen den Bestimmungen über die Anstellung der übrigen Beamten der Centralverwaltung nicht unterworfen sind, denen in letzterer aber auch keine andere Beschäftigung angewiesen werden darf.

In betreff der Gehaltsverhältnisse sämmtlicher, dem Arbeitsminister unterstehenden Beamten ist folgendes hervorzuheben: Der Direktor jeder Abtheilung bezieht 16—18 000 Frcs.; die Divisionschefs 9-, 11-, 13- und 15 000 Frcs. (4., 3., 2. und 1. Klasse); die Büreauchefs 6—9 000 Frcs. (4.—1. Klasse); die kommerziellen Agenten 6—8 000 Frcs; die Unter-Büreauvorsteher 4—6 000 Frcs. (5 Klassen, um je 500 Frcs. steigend); die expedirenden Sekretäre 2—4 000 Frcs. (6 Klassen, um je 400 Frcs. steigend). Die in dieser Beamtenkategorie das vorgeschriebene Probejahr Ableistenden erhalten 1 800 Frcs, die Kanzlisten 1 500—3 000 Frcs. (6 Klassen, um je 300 Frcs. steigend). Die in dieser Beamtenkategorie Probedienstthuenden erhalten 1 500 Frcs., die Boten, Portiers und anderen Unterbeamten 1 300—2 000 Frcs. Ferner kann den Kanzlisten 1. Klasse nach 20jähriger Dienstzeit ausnahmsweise ein Gehalt von 3 600 Frcs. gewährt werden.

Die Ernennung der Direktoren erfolgt auf Vorschlag des Ministers durch Dekret des Präsidenten der Republik. Sämmtliche übrigen Ober- und Subalternbeamten werden von dem Minister ernannt.

Zur Erlangung einer Anstellung als expedirender Sekretär ist die Ablegung einer Prüfung erforderlich. Das gleiche gilt, abgesehen von den den Unteroffizieren gesetzmässig zustehenden Berechtigungen, auch für Kanzlisten.

Die Prüfungsgegenstände und die Bedingungen zur Zulassung sowie auch die Listen der zuzulassenden Kandidaten werden vom Minister festgesetzt. Die Bewerber dürfen nicht unter 18 und nicht über 30 Jahre alt sein; diese letztere Altersgrenze kann indessen bis zu 35 Jahren verschoben werden, wenn

die Bewerber bereits dem Eisenbahnressort angehören und in letzterem 5 pensionsberechtigte Dienstjahre zurückgelegt haben. Um zur Prüfung als expedirender Sekretär zugelassen werden zu können, ist die Beibringung des Zeugnisses der Reife erforderlich. Es sind jedoch die Kondukteure der Brücken- und Wegebau-Verwaltung sowie die Bergwerksbeamten und die Kanzlisten mit 5 Dienstjahren dieser Bestimmung nicht unterworfen.

Im übrigen ist, abgesehen von denjenigen, welche bereits ein Jahr im Ressort des Arbeitsministeriums fungirt haben, jedermann zur Ableistung eines Probedienstjahres verpflichtet, nach dessen befriedigender Absolvirung die Anstellung in der untersten Klasse der betreffenden Kategorie erfolgt. Das Avancement von einer zur anderen Gehaltsklasse findet nicht nach der Anciennetät, sondern nach Wahl statt, und muss der vorrückende Beamte mindestens 2 Jahre in seiner bisherigen Gehaltsklasse fungirt haben. Die Unter-Büreauvorsteher, die Büreauvorsteher und die Divisionschefs können in die 1. Klasse ihrer Kategorie nur einrücken, wenn sie mindestens 3 Jahre der 2. Klasse angehört und ausserdem wenigstens 15 resp. 20 und 25 Dienstjahre hinter sich haben.

Die Unter-Büreauvorsteher rekrutiren sich aus den mindestens der 4. Klasse angehörenden expedirenden Sekretären oder den Kondukteuren der Brücken- und Wegebauverwaltung sowie den Bergwerksbeamten 2. Klasse, welche mindestens 2 Jahre bei der Centralverwaltung beschäftigt gewesen sind.

Die Büreauvorsteher werden aus der Kategorie der mindestens der 2. Klasse angehörenden Unter-Büreauvorsteher entnommen. Die Divisionschefs gehen aus der Klasse der Büreauchefs, welche mindestens der 2. Klasse angehören, hervor.

Die Stellung zur Disposition kann erfolgen:
1. wegen Mangel an Verwendung.
2. wegen Krankheit oder zeitweiser Dienstunfähigkeit.

In den letzten Fällen haben die Betreffenden Anspruch auf die Hälfte ihres letzten Einkommens, in dem ersten Falle können ihnen $^{3}/_{5}$ ihres bisherigen Gehaltes weiter gezahlt werden.

Der Minister stellt nach Anhörung der Direktoren jährlich ein Avancementstableau auf. Dasselbe hat nur einjährige Gültigkeit und sieht für jede Stelle und jede Klasse, in denen voraussichtlich im Laufe des Etatsjahres Besetzungen einzutreten haben, eine doppelte Anzahl von Kandidaten vor. Kein Beamter kann innerhalb seiner Kategorie vorrücken oder angestellt werden, wenn er in das Avancementstableau nicht aufgenommen ist.

Handelt es sich darum, eine unvorhergesehene Vakanz zu decken, und ist dies auf Grund des Avancementstableaus nicht möglich, so bestimmt der Minister nach Anhörung der Direktoren das Erforderliche. Auch kann derselbe bei ganz besonderen Anlässen, in denen es sich darum handelt, die Verdienste eines nicht auf dem Avancementstableau stehenden Beamten sofort zu belohnen, auf Grund besonderen motivirten Erlasses eine Ausnahme von obiger Vorschrift eintreten lassen.

Es kann auf folgende Disziplinarstrafen erkannt werden: Verweis, Löschung in dem jährlich neu aufzustellenden Avancementstableau, Gehaltsabzüge bis zur Hälfte des Einkommens und auf höchstens 2 Monate, Stellung zur Disposition ohne Gehalt, endlich Entlassung.

Diese Strafen werden durch den Minister erlassen, dagegen kann die Entlassung eines Direktors nur auf Grund eines Dekretes des Präsidenten der Republik erfolgen.

Zum Schluss sei noch gestattet darauf hinzuweisen, dass seit dem Monat April cr. der frühere Senator Herr Demôle an Stelle des zum Finanzminister ernannten Herrn Sadi-Carnot zum Arbeitsminister ernannt worden ist. Als Unterstaatssekretär im Arbeitsministerium fungirt an Stelle des Herrn Baïhout nunmehr der frühere Abgeordnete Herr Hérault, während Herr Alfred Picard an Stelle des Herrn Cendre zum Direktor der Eisenbahnabtheilung ernannt worden ist. — ch.

Amerikanische Korrespondenz.

Gesetzgebung.

Im Staate Connecticut ist ein Gesetz angenommen, welches die Erhebung grösserer Frachtbeträge für gleichartige Güter von gleichen Abgangspunkten und unter gleichen Verhältnissen nach einer näher gelegenen Station verbietet.

Kohlenprämien.

Die Pensylvaniabahn hat auf einem Theil ihrer Strecken Kohlenprämien, wie sie in Deutschland seit langen Jahren bereits bestehen, neuerlich eingeführt und ist im Begriff, sie auf die übrigen Abtheilungen auszudehnen.

Von dem Ersparniss gegen den festgesetzten Etat erhält das Personal die Hälfte, Führer und Feuermann also je ¼.

Mit Rücksicht darauf, dass das Personal auf den Lokomotiven nicht dasselbe bleibt, wird bei Beendigung jeder Fahrt der darauf verbliebene Rest an Kohlen eingeebnet, dessen Gewicht nach den an den inneren Seiten des Tenders befindlichen Marken vom Kohlen-Vormann abgeschätzt und dem Personal gutgeschrieben. Die Ersparniss wird danach von dem Rechnungsbeamten (Premium Clerk) für jede Reise besonders berechnet.

Das Wabash-Bahnsystem.

Die Verwalter (Receiver) der Wabash-Eisenbahngesellschaft haben einen Bericht erstattet über die Betriebsresultate der von derselben erpachteten und betriebenen 25 Linien für die 6 Monate endigend mit November 1884. Danach haben nicht weniger als 16 derselben mit einer Gesammtlänge von 1 360 Miles (2 190 km) ihre Betriebskosten nicht aufgebracht, sondern ein Gesammtdefizit von 312 397 D. gehabt. Die übrigen 9 Bahnen in der Gesammtlänge von 846 Miles (1 362 km) erzielten einen Ueberschuss von 486 220 D. über die Betriebsausgaben, so dass die gesammten erpachteten 2 206 Miles einen Nettoertrag von 173 823 D. = 79 D. pro Mile ergaben.

Die für diese Bahnen zu zahlenden Renten betragen dagegen auf jenen Zeitraum 1 108 954 D. = 462 D. pro Mile und nur bei drei kleinen erpachteten Bahnen wurde die dafür zu zahlenden Rente herausgewirthschaftet.

In der Länge bilden die erpachteten Strecken zwei Drittheile des gesammten Wabash-Bahnsystems; es sind nicht etwa durchweg Zweigbahnen, sondern verschiedene sind Theile der Hauptlinien der Gesellschaft, namentlich derjenigen nach Peoria, der von Chicago nach St. Louis bezw. Council Bluffs und von dort nach St. Louis.

Nun liegt zwar der Vortheil, den erpachtete Bahnen der pachtenden Gesellschaft bringen, häufig weniger in dem direkten Ertrage, als in dem Nutzen, der durch Zuführung von Transporten auf die längeren Strecken der Hauptlinien entsteht. Im Jahre 1880, als die Frachten auf der Basis von 30—40 D. pro 100 Pfund für die Strecke Chicago-Newyork gebildet waren, mochte die Gesellschaft daher bei der Pachtung recht wohl ihre Rechnung finden; jetzt aber, wo diese Basis auf etwa die Hälfte heruntergegangen ist, erscheint der Besitz der allermeisten der übernommenen Strecken nicht nur als ein werthloser, sondern als ein sehr verlustbringender. („Railr. Gaz.“)

Präjudizien.

v. O. **Eine wegen Zollhinterziehung im § 137 Abs. 2 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 angedrohte Ordnungsstrafe (für den Fall der nicht beabsichtigten Kontrebande oder Defraudation) trifft auch den nicht oder unrichtig deklarirenden Frachtführer, Spediteur etc., welcher ohne jedes Verschulden, ohne irgendwie fahrlässig gehandelt zu haben, die Deklaration unterlassen oder unrichtig abgegeben hat.** — Ein fertiggestellter, zolldeklarationspflichtiger Eisenbahnwagen der Pariser Firma Bloch & Comp. hatte im April des Jahres 1884 mit dem Eisenbahnzuge aus Belgien in Herbesthal die Deutsche Zollgrenze überschritten, um auf dem Lehrter Bahnhof zu Berlin an die Magdeburg-Halberstädter Eisenbahn-Hauptwerkstatt befördert zu werden. Der Eisenbahnassistent B., welcher Deklarationsbevollmächtigter der den Wagen in das Zollgebiet einführenden Eisenbahndirektion (linksrheinische) Köln war, hatte unterlassen, denselben nach der Ankunft des Zuges auf dem Eisenbahnhofe in dem nach § 63 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 dem Grenzzollamt übergebenen Ladungsverzeichnisse nachzuweisen, weil dieser zollpflichtige Wagen mit dem Schilde No 19011 der Magdeburger Eisenbahn in Herbesthal ankam, also äusserlich nicht als ein Transportgegenstand, sondern als ein Transportmittel, als ein Theil des Zuges erschien und dem B. ein auf denselben lautender Frachtbrief von dem Belgischen Zugführer nicht übergeben worden war. B. wurde wegen Zollhinterziehung angeklagt, von der Strafkammer aber freigesprochen, da bei ihm von einer Defraudationsabsicht ebensowenig wie von einer fahrlässigen Zollhinterziehung die Rede sein könne. Auf die Revision des Staatsanwalts hob das Reichsgericht das Vorderurtheil auf, indem es begründend ausführte: „Das Zollgesetz q. greift bei Abgabenhinterziehungen, wie betreffs der Abgabe den Inhaber des zollpflichtigen Gegenstandes, so betreffs der Strafe zunächst den zur Deklaration verpflichteten Wagenführer an, welcher auch für die ihm vom Befrachter mitgegebenen unrichtigen Frachtbriefe u. s. w. der Zollstelle verantwortlich bleibt, und seinen Schutz, soweit es sich um Bevollmächtigte der Eisenbahn-Verwaltung handelt, im § 6 B. des Eisenbahn-Betriebsreglements finden muss, wonach der Absender der Eisenbahn — § 153 No. 2 Vereinszollgesetz — für die Geldstrafen haftet, welche dieselbe wegen Unrichtigkeit oder mangels der Begleitpapiere treffen (Art. 393 H.-G.-B.). Das Vereinszollgesetz verpflichtet Frachtführer, welche Waaren aus dem Auslande einführen und Gewerbetreibende, welche deren Absatz im Inlande vermitteln, um zu verhüten, dass der davon zu entrichtende Eingangszoll dem Reiche nicht entgehe, und stellt objektive Handlungen unter Strafe, welche den Eingang der Zollabgabe gefährden. Die subjektive Verschuldung kommt lediglich in der Massgabe des § 137 Abs. 2 des Vereinszollgesetzes vom 1. Juli 1869 in Betracht, die in demselben gedachte Ordnungsstrafe des § 152 hat aber nicht die Fahrlässigkeit des Uebertreters der Gesetzesvorschriften zur Voraussetzung.“ (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 16. März 1885; Rep. 29/85.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Mit Gültigkeit vom 15. d. M. ab kommt zu dem **Staatsbahn - Gütertarif Frankfurt a/M.-Köln (linksrh.)** vom 1. August 1883 der Nachtrag VI zur Einführung. Derselbe enthält Aenderungen der Nomenklatur des Ausnahmetarifs für Holz des Sp.-T. II, Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger etc., sowie anderweite ermässigte Entfernungen im Verkehr mit einigen Lahnbahnstationen und Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Tarif neu einbezogenen Stationen bezw. Haltestellen Bubenheim, Büttgen, Urft und Wittlich des Direktionsbezirks Köln (linksrh.). — Der Tarifnachtrag ist durch die Expeditionen käuflich zu beziehen, woselbst auch das Nähere zu erfahren ist.

Frankfurt a/M., den 6. Mai 1885. (1044)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Bayerisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli dieses Jahres an werden Lokomobilen, Dresch- und Säemaschinen, welche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, nach den Sätzen des Spezialtarifs I bezw. der Klasse A2 abgefertigt.

Köln, den 16. Mai 1885. (1045)

Namens der Verbands - Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 20. Mai cr. tritt im Lokal-Güterverkehr unseres Bezirks ein Ausnahmetarif für den Transport von **Salz aller Art** von Inowrazlaw und Klausaschacht nach den Stationen der Strecken Skandau-Insterburg - Memel, Wehlau - Eydtkuhnen und Insterburg-Kiöwen, bei Aufgabe in Sendungen von je 10 000 kg pro Wagen, in Kraft. Mit demselben Tage werden die im Nachbarverkehr mit der Ostpreussischen Südbahn von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Lyck, Grajewo und Prostken bestehenden Ausnahmetarifsätze für Salz etc., bei Aufgabe von je 10 000 kg, pro Wagen ermässigt.

Die zur Erhebung gelangenden Frachtsätze können bei den vorbenannten Stationen ersehen werden, auch ertheilen letztere, sowie unser Tarifbüreau auf schriftliche Anfrage Auskunft.

Bromberg, den 7. Mai 1885. (1046 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Güterverkehr zwischen Stationen des **Sächsisch-Oesterreichischen Grenzbezirks** und im **Sächsisch-Oesterreichischen Verbande** ermässigt sich der Frachtsatz für den Transport von Gütern des Spezialtarifs I, sowie des Ausnahmetarifs 3 bezw. 5a (Getreide etc.) zwischen Reichenberg und Bodenbach bezw. Tetschen mit sofortiger Gültigkeit auf 0,77 *M.* pro 100 kg.

Dresden, am 9. Mai 1885. (1047)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Staatsbahnverkehr Bromberg - Erfurt. Mit dem heutigen Tage treten im Verkehr zwischen Gera Th., Leipzig H. S. G. und Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th. und Zeitz Th. einerseits und mehreren Stationen des Direktionsbezirks Bromberg und der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn andererseits neue Tarifkilometer in Kraft.

Gleichzeitig kommen Aenderungen und Ergänzungen zu den Ausnahmetarifen für Getreide und Holz, sowie Berichtigungen zum Nachtrag IV zur Einführung, durch welche neben vielfachen Ermässigungen auch einzelne unerhebliche Frachterhöhungen herbeigeführt werden. Letztere treten indess erst am 25. Juni cr. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbands-Expeditionen.

Erfurt, den 9. Mai 1885. (1048)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit Gültigkeit vom 16. d. Mts. ab wird der Artikel **„Schlackensand"** in den Ausnahmetarif 19 (Schlackensteine) des Lokal-Gütertarifs des Direktionsbezirks Erfurt aufgenommen.

Erfurt, den 6. Mai 1885. (1049)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Niederschlesischer Steinkohlenverkehr. Am 1. Juni d. J. kommt zu dem Ausnahmetarif für den Transport Niederschlesischer Steinkohlen und Kokes nach Stationen der Dux-Bodenbacher etc. Eisenbahn vom 1. September 1884 ein Nachtrag I zur Einführung, welcher neue Frachtsätze für Station Saaz der K. K. Oesterreichischen Staats- und Buschtêhrader Bahn enthält. Exemplare desselben sind durch die betheiligten Güterexpeditionen und das Auskunftsbüreau hier, Bahnhof Alexanderplatz, zu beziehen.

Berlin, den 13. Mai 1885. (1050)

Königliche Eisenbahndirektion.

Zu dem vom 1. April cr. ab gültigen **Ausnahmetarif für den Transport von Eisen und Stahl** des Spezialtarifs I und II von Stationen Deutscher Bahnen nach Oderberg transito zum Export nach Serbien ist ein Ergänzungsblatt herausgegeben, welches die für den genannten Tarif gültigen reglementarischen Bestimmungen enthält. Dasselbe kann von den Verbandstationen kostenfrei bezogen werden.

Breslau, den 7. Mai 1885. (1051)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Kohlenverkehr nach Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen. Die in dem Ausnahmetarif für den vorbezeichneten Verkehr vom 1. Februar 1881 bezw. in dessen Nachträgen enthaltenen ermässigten Frachtsätze für Novéant-Grenze finden vom 15. d. Mts. ab bis auf weiteres auch auf solche Steinkohlen- etc. Sendungen Anwendung, welche in Novéant zum Weitertransport nach Frankreich a u f d e n K a n a l übergehen, wenn für diese Sendungen in dem Frachtbrief die Vorschrift „N o v é a n t t r a n s i t o K a n a l" gegeben ist.

Köln, den 11. Mai 1885. (1052)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Maschinen aller Art von **Eisen und Stahl**, gleichviel, ob dieselben sich in zusammengesetztem oder zerlegtem Zustande befinden und ob dieselben mit anderem Materiale verbunden sind (also auch Nähmaschinen), tarifiren vom 15. Mai d. J. ab auf den Deutsch - Oesterreichischen und Deutsch - Schweizerischen Bahnstrecken im Deutsch - Italienischen Güterverkehre nach Klasse II (ohne Gewichtsbedingung bezw. nach Ausnahmetarif 19a[1] (für 5000 kg) und nach A.-T. 19b (für 10 000 kg). — Soweit im Ausnahmetarif 19 Schnitttaxen nicht vorgesehen sind, gelangen die Taxen der Klassen V bezw. VI zur Anwendung.

Lokomobilen, Dresch- und Säe-Maschinen, welche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, werden jedoch nach Massgabe der gegenwärtigen Tarifirung noch bis zum 1. Juli d. J. nach Klasse VIII abgefertigt.

Strassburg, den 10. Mai 1885. (1053)

Die geschäftsführende Verwaltung für die Gotthardabtheilung:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit dem 1. Juli cr. treten die im Staatsbahn-Gütertarif **Frankfurt a./M.-Bromberg** vom 1. Oktober 1883 sowie die in den hierzu erschienenen Nachträgen enthaltenen Sätze für die Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn ausser Kraft.

Frankfurt a/M., den 10. Mai 1885. (1054)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Weichsel - Eisenbahnverband. Mit dem 18./6. Mai 1885 tritt der Nachtrag III zum Spezial - Exporttarif I vom 13./1. August 1884 für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Russischen Südwestbahnen nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft.

Derselbe enthält ermässigte Frachtsätze von den Stationen Ungeni, Pirlitza und Korneschti.

Tarifexemplare sind bei den Verbandsstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 13. Mai 1885. (1055 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

II. Personen- und Gepäckverkehr.

Bergisch - Märkisch - Thüringisch - Sächsischer Personen- und Gepäckverkehr. Mit dem 1. Juli cr. kommen die im obigen Verkehr bestehenden kombinirten Billets mit streckenweiser Gültigkeit für Schnell- und Personenzüge zur Einziehung. An Stelle derselben werden Billets „gültig für alle Züge" mit den für die Schnellzugbillets in der Richtung von Elberfelder nach Thüringischen und Sächsischen Stationen bestehenden Fahrpreisen eingeführt.

Gleichzeitig wird die direkte Personen- und Gepäckabfertigung zwischen allen denjenigen Stationen aufgehoben, welche eine genügende Frequenz bisher nicht ergeben haben.

Nähere Auskunft ertheilt schon jetzt unser Tarifbüreau hierselbst.

Erfurt, den 11. Mai 1885. (1056)

Königliche Eisenbahndirektion,
zugleich im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

III. Eisenbahn - Effektenverkehr.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Z i e h u n g s l i s t e. Bei der am 1. Mai 1885 auf Grund des mit hohem K. K. Finanz-Ministerialerlasse vom 27. Januar 1866, Z. 4788, genehmigten Tilgungsplanes in Gegenwart eines K. K. Notars vorgenommenen XVII. Verloosung der Silber-Prioritätsobligationen Emission 1866 à 300 fl. Oe. W. wurden folgende 162 Nummern gezogen:

71 116 294 301 348 445 451 475 482 488
654 841 895 937 970 1117 1250 1272 1328
1508 1568 1977 2027 2039 2083 2307 2562
2583 2611 2648 2979 3127 3213 3236 3345
3515 3585 3704 3777 3799 3848 3851 3878
3914 3943 4231 4283 4373 4381 4621 4792
4941 4974 5275 5519 5645 6191 6196 6561

6743 6786 7308 7422 7439 7576 7724 7791 7883 8119 8223 8288 8295 8428 8501 8597 8698 8724 8730 8794 8800 8823 9088 9122 9154 9426 9427 9527 9546 9906 9945 10040 10077 10174 10179 10272 10315 10456 10457 10732 10940 11336 11382 11450 11568 11584 11778 11781 11791 11803 11890 11902 11973 12092 12209 12241 12434 12463 12494 12633 12681 12832 12889 12911 12970 12989 13014 13030 13041 13118 13197 13246 13279 13295 13415 13553 13629 13752 13900 13941 14020 14090 14155 14171 14183 14266 14316 14361 14421 14439 14479 14799 14918 15057 15150 15295 15503 15900 16051 16218 16238 16349 16400.

Vom 1. August 1885 an werden diese Obligationen, wenn sie mit allen nach diesem Tage fällig werdenden, zu diesen Obligationen gehörenden Koupons nebst Talon präsentirt werden, bei der Hauptkassa der Gesellschaft in Wien (Nordwestbahnhof) zum Nominalwerthe in effektivem Silber eingelöst; ferner übernehmen noch die Einlösung dieser Obligationen, — u. zw. spesen- und provisionsfrei in Reichsmark umgerechnet nach demjenigen Wiener Kourse, welcher nach Vereinbarung der Oesterreichischen Eisenbahnen periodisch bekannt gegeben wird — nachbenannte Zahlstellen:

in Berlin: Herr S. Bleichröder, die Deutsche Bank und die Direktion der Diskontogesellschaft;
in Breslau: Herr E. Heimann;
in Frankfurt a/M.: die Filiale der Bank für Handel und Industrie und die Herren M. A. v. Rothschild & Söhne;
in Leipzig: die Allgemeine Deutsche Kreditanstalt;
in München: die Bayerische Vereinsbank und Herr Josef v. Hirsch.

Die Verzinsung obiger gezogenen Obligationen hört mit Ende Juli 1885 auf wird daher der Werth der von den Obligationen etwa abgetrennten, nach dem 1. August 1885 fällig werdenden Koupons von dem Einlösungsbetrage in Abzug gebracht.

Bisher sind noch unbehoben von der
Ziehung 1882: No. 730 7280 7570 7798 11503.
Ziehung 1883: No. 1035 2496 2564 2578 6327 8272 9650 14159.
Ziehung 1884: No. 2186 3509 3556 4414 4477 4937 6448 7287 8306 9348 10333 10375 11140 11393 12745 12747 12991.

Wien, den 1. Mai 1885. (1057)
Vom Verwaltungsrathe.

IV. Submissionen.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Anfertigung und Lieferung von
40 offenen Güterwagen,
210 Satz Achsen mit Rädern,
360 Stück Tragfedern zu Wagen
soll im Submissionswege vergeben werden.

Zeichnungen und Bedingungen sind im unterzeichneten Büreau, Neue Gasse 29/33, einzusehen und werden gegen bestellgeldfreie Einsendung von
3 ℳ und 50 ₰ Porto für die Wagen,
je 1 ℳ 50 ₰ und 20 ₰ Porto für die Achsen und Tragfedern
portofrei abgegeben.

Offerten sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zu dem am 3. Juni cr. Vormittags 11½ Uhr im unterzeichneten Büreau anstehenden Termine portofrei einzusenden.

Erfurt, den 11. Mai 1885. (1058)
Maschinentechnisches Büreau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Die Herstellung von Central-Weichen- und Signal-Sicherungs-Anlagen auf dem diesseitigen Bahnhofe Eisenach soll im Wege öffentlicher Submission vergeben werden.

Bezügliche Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Central-Weichen- etc. Anlagen“
bis zu dem auf Mittwoch, den 3. Juni 1885 Mittags 12 Uhr anberaumten Termin versiegelt und portofrei an das unterzeichnete Büreau, Neue Gasse 29/33 einzureichen.

Zeichnungen, Bedingungen etc. können gegen franco und bestellgeldfreie Einsendung von 3 ℳ und 50 ₰ Porto durch den Büreauvorsteher Herrn Eisenbahn-Sekretär Boye portofrei bezogen werden.

Erfurt, den 11. Mai 1885. (1059)
Maschinentechnisches Bureau.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Breslau. Submission auf Lieferung der in der Zeit vom 1. Juli 1885 bis dahin 1886 erforderlichen
250 000 t Stückkohlen,
15 000 t Nusskohlen,
10 000 t Würfelkohlen.

Termin: Mittwoch, den 27. d. M., Vormittags 11 Uhr im unterzeichneten Büreau, Brüderstrasse 36.

Die Lieferungsbedingungen liegen vom 19. d. M. ab daselbst, sowie auf den Sta-

tionen Gleiwitz, Zabrze, Morgenroth, Königshütte, Beuthen, Kattowitz und Schoppinitz, zur Einsicht aus, können auch von dort zum Preise von 30 ₰ unfrankirt bezogen werden.

Breslau, den 13. Mai 1885. (1060)
Materialienbüreau.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 210 000 kg alter Eisenbahnschienen sind zu verkaufen, Angebote bis zum 30. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 12. Mai 1885. (1061)
Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 39. 1885.





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. praenumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Mai 1885.

Dieser Nummer liegt der Sommerfahrplan der Main-Neckar- und derjenige der Lübeck-Büchener etc. Bahnen bei.

Vertheilung von bewegender Kraft mittelst verdünnter Luft.*)

In der Sitzung der Civilingenieure zu Paris vom 20. März dieses Jahres machte Boudenoot Mittheilungen über ein bisher wenig in Anwendung gekommenes System zur Vertheilung der Kraft, welches hauptsächlich dem kleinen Gewerbebetriebe zu dienen bestimmt ist.

Die Frage der Wichtigkeit der Vertheilung der Kraft von einem Punkte aus sowohl in Bezug auf Kostenersparniss als auf die Möglichkeit eines maschinell betriebenen Kleingewerbes bedarf keiner weiteren Erörterung. Für den Eisenbahnbetriebsdienst spielt diese Frage bei der Centralisirung der Weichen und Signale die Hauptrolle.

Schon seit langer Zeit hat man sich mit der Idee getragen, diese Vertheilung mittelst verdünnter Luft zu bewirken und zwar hat Papin als der erste bereits im Jahre 1688 und später in einem in Cassel im Jahre 1694 publizirten Werke die Einfachheit und Bequemlichkeit dieses Verfahrens hervorgehoben. Im Eisenbahnbetriebsdienst bilden die kontinuirlichen Vacuumbremsen bereits eine Anwendung des Systems, welches in gleicher Weise in Amerika als Zugsignal für die Reisenden mit bestem Erfolg zur Anwendung gelangt ist.

Mit der Verwirklichung des Systems zur Vertheilung der Kraft in die Häuser hat sich zuerst A. L. Petit im Jahre 1874 beschäftigt, welcher gleichzeitig hinsichtlich der Art und Form der anzuwendenden Maschinen zur Aufnahme der Kraft leitende Ideen angegeben hat.

Die ersten Experimente wurden in der Wohnung eines seiner Freunde gemacht, in welcher man sechs verschiedene kleine Vacuummaschinen aufgestellt hatte, die durch ein Bleirohr mit einem Reservoir von 20 l Inhalt verbunden waren, aus welchem man die Luft mit einer Handluftpumpe saugte. Da das Experiment sehr gut gelang, so entstand hieraus die im Jahre 1881 hergestellte Anlage am Boulevard Voltaire unter Leitung der Herren Petit, Tatin und Bonnet. Diese ganze Anlage bestand aus einer Saugpumpe von 35 l Leistung, einem Raum für Experimente, in welchem zwei bis drei Maschinen liefen, einer Leitung von 600 m Länge und einer Anzahl von Maschinen bei den Kraftkonsumenten und man trug sich mit der Idee, ein Netz von ca. 20 km ins Werk zu setzen.

*) Nach dem „Genie civil“.

Zu dieser Zeit wurde Boudenoot zur Begutachtung des Unternehmens herangezogen.

Seine Untersuchungen ergaben zunächst, dass eine hinreichend grosse Anzahl von kleinen Gewerbetreibenden vorhanden war, die bereit waren, einen sparsamen, leicht aufzustellenden bequemen und in keiner Weise gefährlichen Motor zu verwenden.

Es kamen für die Vertheilung der Kraft in Betracht:

1. Drahtseile, welche wegen ihrer allgemein bekannten Uebelstände auszuschliessen waren.

2. Dampf, welcher wegen der Kondensation, der Gefährlichkeit eines Rohrbruches, wegen der schwer zu vermeidenden Temperaturerhöhung der Arbeitsräume sich nur für grösseren Kraftbedarf eignet.

3. Druckwasser, welches, in London mit Erfolg angewendet, auch nur für grössere intermittirende Kraftabgabe zweckmässig erscheint.

4. Elektricität, bei welcher die beiden schwierigen Fragen der Aufspeicherung und der Vertheilung noch nicht ausreichend gelöst sind.

5. Gas, welches thatsächlich die vorliegende Frage bisher in zweckmässigster Weise gelöst hat, aber seine Anwendung ist theurer und sowohl durch Erzeugung von Wärme, nachtheiligen Verbrennungsprodukten, als auch durch Feuersgefahr für die kleinen Werkstätten unbequem.

Bei den Vacuummaschinen braucht man sich weder um die entstehenden Produkte: Abdampf, Wasser, Verbrennungsprodukte, noch um die Rückleitung, wie bei den Drahtseilen und der Elektricität, sowie die mit allen diesen Leitungen, sei es durch Platzen, durch Funkenbildung oder ungenügende Isolation entstehenden Nachtheile zu kümmern. Gegen komprimirte Luft hat die verdünnte Luft hauptsächlich wegen der bei der Komprimirung entstehenden Wärme einen erheblichen Betriebsvorzug, welcher nach den Untersuchungen von Boudenoot im ersteren Falle 21 pCt., im letzteren 45 pCt. Nutzeffekt ergibt.

Bei der jetzt hergestellten neuen Einrichtung der Rue Beaubourg wird die Luft um 75 pCt. verdünnt. Zur Kontrolle des Verbrauchs ist ein Tourenzähler an den Arbeitsmaschinen angebracht. Zur Herstellung des Vacuums dient eine Dampfmaschine von 70 HP, der Kessel ist für zwei derartige Maschinen ausreichend und der Platz für drei weitere Maschinen vorgesehen.

Boudenoot entwickelt dann die Formeln für die Betriebsleistung und zweckmässigste Geschwindigkeit der Maschine.

Die Leitung liegt in den Entwässerungskanälen, ist aus Gusseisen hergestellt und ihr Querschnitt nimmt von der Centralstelle aus ab, so dass zunächst Röhren von 250 mm Lichtweite, dann von 200 mm und zuletzt von 150 mm einander folgen. Die Hausanschlüsse und übrigen Leitungen sind aus Bleirohr hergestellt.

Die Berechnung des Kraftverlustes in der Leitung ist nach der Formel von Stockalper

$$J = a\,Q^2\,d$$

bewirkt und hiernach stellt sich der Gesammtkraftverlust in der Rohrleitung auf 3—4 pCt.

Der Vortragende beschreibt dann noch die Arbeitsmotoren und theilt als Erfahrungsresultate mit, dass dieselben für Leistungen von

	pCt. Nutzeffekt
3—6 kg	40—45
12—24 „	50—55
40—80 „	55—65

ergeben.

Die Aufstellung der Maschinen bedarf im Gegensatz zu den Gasmaschinen keiner Genehmigung der Behörden. Die Kosten werden nach Tausenden von Touren nach dem Tourenzähler der Maschine bezahlt, welcher alle 10 Tage kontrollirt wird und werden hiernach die Rechnungen den Konsumenten wie beim Gas vorgelegt.

Der Betrieb dauert jetzt täglich 8 Stunden, binnen kurzem wird er auf 12 Stunden täglich mit Ausnahme der Sonntage ausgedehnt werden. Später, nach Aufstellung der übrigen Saugmaschinen, wird der Betrieb bis 1 Uhr Nachts zum Zwecke der elektrischen Beleuchtung der Häuser erweitert werden.

R. B.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Antrag der Sächsischen Staatsbahn auf Zurechnung verschiedener schmalspurigen Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken und Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf die Gnoien-Teterower Eisenbahn nach Massgabe des § 5 des Vereins-Statuts.

1. Von der Königlichen Generaldirektion der Sächsischen Staatsbahnen war der Antrag auf Zurechnung nachbezeichneter schmalspurigen Sekundärbahnen zu den Vereins-Bahnstrecken gestellt worden:

a) Radebeul-Radeburg, 16,55 km lang, eröffnet am 16. September 1884,
b) Klotzsche-Königsbrück, 19,5 km lang, eröffnet am 17. Oktober 1884,
c) Döbeln-Mügeln-Oschatz, 30,91 km lang, eröffnet bis Mügeln am 1. November 1884, bis Oschatz am 7. Januar cr.
d) Zittau-Reichenau-Markersdorf, 13,4 km lang, eröffnet am 11. November 1884.

Sämmtliche vorbezeichnete Strecken dienen dem öffentlichen Personen- und Güterverkehr und werden nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben.

Sämmtliche Strecken haben — da dieselben nicht normalspurig sind — keinen Schienenanschluss an die normalspurigen Linien der Sächsischen Staatseisenbahnen.

2. Ferner ist von dem Vorstande der Gnoien-Teterower Eisenbahngesellschaft in Teterow der Antrag gestellt worden, es möchten die Vereins-Einrichtungen auf die von ihm verwaltete Eisenbahn in deren Verkehr mit den Vereins-Bahnen Anwendung finden (§ 5 des Vereins-Statuts).

Die von einer Aktiengesellschaft normalspurig gebaute, von Gnoien nach Teterow führende Eisenbahn hat eine Länge von 26,65 km und wird mit Dampfkraft nach Massgabe der Bahnordnung für Bahnen untergeordneter Bedeutung betrieben. In Teterow findet Schienenanschluss an die Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn statt.

Der Betrieb der am 5. November 1884 für den Gesammtverkehr eröffneten Bahn ist mit Genehmigung des Grossherzoglich Mecklenburgischen Ministeriums des Innern auf 10 Jahre vom Tage der Betriebseröffnung ab an den Eisenbahn-Bauunternehmer Lenz in Stettin verpachtet worden.

Die Betriebsleitung und die Ausführung der Vereins-Beschlüsse ist in vollem Umfange der Betriebsverwaltung der Gnoien-Teterower Eisenbahn in Teterow übertragen worden, an deren Spitze als Betriebsinspektor ein Preussischer Regierungsbaumeister steht, welcher in Behinderungsfällen durch den Betriebsingenieur verantwortlich vertreten wird.

An Betriebsmitteln sind 3 Tenderlokomotiven, 2 Personenwagen II/III. Klasse, 1 Personenwagen III. Klasse, 1 kombinirter Gepäck- und Güterwagen, 10 bedeckte und 20 offene Güterwagen vorhanden.

Nachdem die vorbezeichneten beiden Anträge seitens der Kommission für das Vereins-Statut befürwortet worden sind, ist von der geschäftsführenden Direktion des Vereins das reglementsmässige Abstimmungsverfahren eingeleitet worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2256 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut. Begleitschreiben zu dem neu redigirten Entwurfe des Uebereinkommens, betreffend die Vereins-Abrechnungsstelle (nebst Ausführungs-Vorschriften) (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 2584 vom 7. d. Mts. an die vorsitzenden Verwaltungen der ständigen Kommissionen des Vereins, betreffend Mittheilung über die Einberufung der Vereins-Kartenkommission (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 2602 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 14. d. Mts.).

No. 2613 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend den Antrag der Sächsischen Staatseisenbahnen auf Zurechnung verschiedener schmalspurigen Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken, sowie Anwendung der Vereins-Einrichtungen auf die Gnoien-Teterower Eisenbahn nach Massgabe des § 5 des Vereins-Statuts (abgesandt am 17. d. Mts.).

No. 2654 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Fischereiverbot in Belgien (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 2655 vom 13. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Einschleppung der Cholera (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus dem Deutschen Reich.

Das Gesetz vom 7. Mai, betreffend Erweiterung des Staats-Eisenbahnnetzes nebst Ausführungsverordnung.

Der Gesetzentwurf, betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes, welchen wir in No. 10 S. 119 fg. zum Abdruck brachten, hat, nachdem derselbe von der Landesvertretung unverändert angenommen worden ist, unterm 7. Mai die Königliche Sanktion erhalten und ist im „Staatsanzeiger“ sowie in der Gesetzsammlung vom 13. Mai publizirt worden.

Zur Ausführung des Gesetzes ist weiterhin folgender Allerhöchster Erlass vom 11. Mai 1885, betreffend den Bau und demnächstigen Betrieb der durch das Gesetz vom 7. Mai 1885 (Gesetzsammlung S. 119) zur Ausführung genehmigten Eisenbahnen, publizirt worden:

Auf Ihren Bericht vom 8. Mai d. J. bestimme Ich, dass bei demnächstiger Ausführung der in dem Gesetz vom 7. Mai d. J., betreffend die Beschaffung von Mitteln für die Erweiterung und Vervollständigung des Staats-Eisenbahnnetzes, vorgesehenen Eisenbahnlinien die Leitung des Baues und auch des Betriebes derselben, und zwar: 1. der Bahnen: a) von Rogasen nach Inowrazlaw, b) von Deutsch-Krone nach Kallies, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg, 2. der Bahnen: a) von Löwenberg nach Templin, b) von Stralsund nach Rostock mit Abzweigung von Velgast nach Barth, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin, 3. der Bahnen: a) von Oppeln nach Namslau, b) von Glatz nach Rückers, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Breslau, 4. der Bahnen: a) von Hildesheim nach Braunschweig, b) von Hannover nach Visselhövede, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover, 5. der Bahn von Neustadt a. d. Dosse über Meyenburg nach der Landesgrenze der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona, 6. der Bahnen: a) von Warburg nach Arolsen, b) von Schee nach Silschede, der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, 7. der Bahn von Fulda nach Gersfeld der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M., 8. der Bahn von Wissen nach Morsbach der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinischen) zu Köln, 9. der Bahn von Hochneukirch nach Grevenbroich der Königlichen Eisenbahndirektion (linksrheinischen) zu Köln übertragen wird. Zugleich bestimme Ich, dass für sämmtliche vorbezeichnete Eisenbahnen — bezüglich der unter No. 2 Lit. b, No. 4. Lit. a und No. 6 Lit. a aufgeführten Linien Stralsund-Rostock mit Abzweigung von Velgast nach Barth, Hildesheim-Braunschweig und Warburg-Arolsen für den im diesseitigen Staatsgebiet belegenen Theil derselben — das Recht zur Enteignung und dauernden Beschränkung derjenigen Grundstücke, welche zur Bauausführung nach den von Ihnen festzustellenden Plänen nothwendig sind, nach den gesetzlichen Bestimmungen Anwendung finden soll.

Diese Verordnung ist in der Gesetzsammlung zu veröffentlichen.

Berlin, den 11. Mai 1885.

Wilhelm.

Maybach.

Der Bezirks-Eisenbahnrath für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona

ist auf den 20. d. M. nach Altona (Bahnhofsgebäude) einberufen worden. Auf der Tagesordnung steht zunächst die Wahl eines Vorsitzenden und eines Stellvertreters für die Sitzungen des Bezirks-Eisenbahnraths, die vorzunehmen ist, nachdem der Herr Minister der öffentlichen Arbeiten das am 21. Januar d. J. fest-

gestellte Regulativ über den Geschäftsgang der gedachten Körperschaft genehmigt hat. Als zweiter Gegenstand steht auf der Tagesordnung ein Antrag der Kieler Handelskammer auf Einführung von Retourbillets zwischen den Schleswig-Holsteinischen Hauptstationen und Berlin. Weitaus am wichtigsten aber erscheint die Vorlage der Königlichen Eisenbahndirektion, betreffend die Erstellung eines neuen Gütertarifs für den Direktionsbezirk Altona. Der „Hamb. Korresp." ist in der Lage, aus der Begründung dieser Vorlage Nachstehendes mitzutheilen:

Nach der am 1. April d. J. erfolgten Vereinigung der vormaligen Altona-Kieler und Berlin-Hamburger Eisenbahn zu einem Direktionsbezirk ist die Aufstellung eines einheitlichen Lokalgütertarifs für das gesammte Bahnnetz des künftigen Direktionsbezirks nothwendig. Bei der Ausarbeitung desselben wird von gleichmässigen Grundlagen auszugehen und wird, soweit nicht lokale Verhältnisse ausnahmsweise Berücksichtigung verdienen, mit den Gütertarifen der übrigen Preussischen Staatsbahnen Uebereinstimmung herbeizuführen sein.

Es ist deshalb in Aussicht genommen, für die Bildung der normalen Tarifklassen gewisse Einheitssätze für die Berechnung der Streckenfrachten, die bereits auf den meisten Preussischen Staatsbahnen zur Einführung gelangt sind, anzunehmen.

Danach werden auf den Berlin-Hamburger Strecken nicht unerhebliche Ermässigungen der Tarifsätze eintreten, und zwar für alle Tarifklassen, insbesondere für Güter der Stückgut- und Wagenladungsklasse A 1, der Spezialtarife A 2 und III. Nur in der Relation Berlin-Hamburg würde eine Ermässigung ausfallen, da die frühere Privatverwaltung für diese Relation aus Konkurrenzrücksichten die Staatsbahntaxen bereits angenommen hatte. Erhöhungen nennenswerther Art sind bei Einführung der Staatsbahntaxen nur für den Stückgutverkehr zwischen Hamburg und Berlin und den vorbelegenen Stationen zu gewärtigen, da für diesen Verkehr Gesammtsätze in Geltung sind, deren Einheitssatz erheblich niedriger ist als der normale Satz der Staatsbahnen — 0,8 *M.* pro 100 kg und 1 km statt 1,1 *M.*

Auf den Altona-Kieler Bahnstrecken waren die Tarifsätze bereits nach Einheitssätzen gebildet, die sich den anzunehmenden neuen Sätzen im allgemeinen ziemlich gleich stellen. Abgesehen von den beiden Wagenladungsklassen A 1 und B wird daher eine besonders bemerkbare Aenderung an den Frachtsätzen nicht eintreten. Während sich die Tarifsätze auf kurzen Entfernungen für Stückgüter etwas ermässigen, werden sie sich für längere Strecken geringfügig erhöhen und, abgesehen von einigen ganz unerheblichen Aenderungen in anderen Tarifklassen, für die wichtigen Artikel des Spezialtarifs III in einzelnen Relationen, namentlich z. B. zwischen Altona und Kiel recht fühlbar verringern. Fast durchweg tritt eine Ermässigung für die Tarifklassen A 1 und B ein. Ausgenommen ist hiervon nur die Relation Altona und Kiel, weil hierfür bisher besonders ermässigte Sätze eingestellt waren.

Besonders hervorzuheben ist noch, dass die gleichen Einheitssätze auch für die Hamburg-Altonaer Verbindungsbahn zur Einführung gelangen und dass beabsichtigt ist, für dieselbe nur eine Tariflänge von 12 km einzustellen, während dieselbe bisher 16 km betrug. Die Tarifberechnung erfolgte bisher auf Grund der oben für die Wittenberge-Buchholzer Strecke angegebenen Einheitssätze, und die Ermittelung der Tarifsätze geschah für diese Verbindungsbahnstrecke gesondert. Die somit eintretende Frachtermässigung für den sich über die Verbindungsbahn bewegenden bedeutenden Frachtverkehr wird deshalb eine erhebliche sein.

Der Tarif wird, wie neuerdings fast alle Tarife, als Kilometertarif aufgestellt werden. Die Anwendung dieses sich durch Einfachheit und Uebersichtlichkeit empfehlenden Systems setzt aber die Annahme ganz gleicher Grundsätze und Einheitstaxen für die Bildung der Tarifsätze voraus; es müssen deshalb die Tariferhöhungen, welche durch den neuen Tarif, wie oben ausgeführt, für einzelne Relationen und Frachtklassen entstehen, hingenommen werden.

Die Berücksichtigung etwaiger lokaler Bedürfnisse wird nur Befriedigung durch Herstellung von besonderen Ausnahmetarifen finden können. Selbstverständlich muss aber die Einführung von Ausnahmetarifen, wie es die Natur derselben bedingt, auf das durchaus nothwendige Mass beschränkt werden. Es wird deshalb einer sorgfältigen Prüfung zu unterziehen sein, in welchem Umfange Ausnahmemassregeln im Interesse des Verkehrs nothwendig erscheinen, und namentlich also, in welchem Umfange die im Lokalverkehr der Bahnen des künftigen Direktionsbezirks Altona bestehenden Ausnahmetarife beizubehalten sein möchten.

Eine grosse Zahl dieser Ausnahmetarife, nämlich solche, welche für die Artikel des Spezialtarifs III erstellt sind, wird ohne weiteres entbehrlich, da sie bisher nur mit Rücksicht auf die höheren Einheitssätze des Spezialtarifs III der beiden Privatbahngesellschaften nothwendig erachtet sind. Sobald der für die Staatsbahnen angenommene Satz des Spezialtarifs III, der sogenannte Silberpfennigtarif, allgemein für die Artikel dieser Klasse zugestanden wird, ist das, was früher nur durch Ausnahmetarife gewährt werden konnte, durch die normale Tarifberechnung bereits erreicht. Es gilt dies für die meisten Ausnahmetarife auf der Berlin-Hamburger Bahn und für die auf der Altona-Kieler gewährten Ausnahmetarife für Braunkohlen, Steinkohlen und Erde und Steine.

Dagegen existiren z. Z. noch solche Ausnahmetarife, welche nicht ohne weiteres durch Ermässigung der normalen Tarifklassen oder durch die für alle Preussischen Staatsbahnen allgemein zugestandenen Ausnahmetarife überflüssig und somit beseitigt werden.

Für die übrigen Artikel der Ausnahmetarife des Berlin-Hamburger Lokalverkehrs treten durchweg Ermässigungen ein — für Getreide etc., Heu, Steine, Torf recht erhebliche — und nur für einzelne Artikel so geringfügige Erhöhungen, dass die Durchführung derselben unbedenklich erscheinen wird.

Um eine sorgfältige Prüfung darüber eintreten zu lassen, ob und in welchem Umfange eine Beibehaltung der vorerwähnten Ausnahmetarife ein Verkehrsbedürfniss und in Berücksichtigung der lokalen Verhältnisse geboten sein möchte und danach feststellen zu können, welche Ausnahmetarife, sei es, weil kein genügendes Bedürfniss für deren Beibehaltung vorliegt, sei es, weil sie als mit dem Tarifsystem nicht in genügendem Einklang stehend, zu beseitigen sein werden, empfiehlt die Vorlage die Bildung einer Kommission ad hoc, der das zur Prüfung dieser Frage erforderliche Material vorgelegt werden würde.

Werrabahn (Dividende).

Der Verwaltungsrath hat die Dividende für das Jahr 1884 auf 4 pCt. (gegen 5 pCt. pro 1883) festgesetzt.

Eisenbahnprojekte.

Direkte Eisenbahn Hamburg-Lauenburg.

Vor einigen Tagen fand die konstituirende Komiteesitzung zwecks Begründung einer Aktiengesellschaft für die Erbauung einer direkten Bahn von Hamburg durch die Vierlande über Geesthacht nach Lauenburg statt. Den Vorsitz führte Herr Senator a. D. Gustav Godeffroy. Dem Komitee haben sich eine grosse Anzahl Interessenten, darunter mehrere Magistratsmitglieder aus Lauenburg, die Direktoren der an der Bahnstrecke belegenen industriellen Etablissements, sowie eine Anzahl Gemeindevorstände aus Ortschaften in den Vierlanden angeschlossen. Als technische Beiräthe fungiren die Herren Baurath Wollheim und C. F. Bichel in Firma Schmidt und Bichel. Die Kosten der Vorarbeiten sind durch die Anlieger aufgebracht und sind die schriftlichen Gesuche um Gestattung der Vorarbeiten an die Königlich Preussische Regierung in Berlin und an den Hamburgischen Senat abgegangen. Die Bahn soll als Sekundärbahn, jedoch mit normalspuriger Gleisanlage, hergestellt werden. Das Baukapital wird sich auf 5—6 Millionen Mark belaufen, welche durch Stammaktien und eine Prioritätsanleihe aufgebracht werden sollen. Da die Bahn durch zum Theil sehr fruchtbare und wohlhabende Gegenden führen wird, die bisher der Eisenbahnverbindung entbehrten, so hat die betreffende Idee eine sehr sympathische Aufnahme gefunden.

Hamburg-Lauenburg-Boitzenburg.

Das Komitee zur Erbauung einer Sekundärbahn von Hamburg-Lauenburg nach Boitzenburg wird, nach der „Kieler Ztg.", demnächst das Gesuch wegen Ertheilung der Erlaubniss zu den Vorarbeiten für genannte Bahn einreichen.

Hamburg-Neustadt.

Das Komitee zur Erbauung einer Eisenbahn von Hamburg nach Neustadt hat die Aktienzeichnungen im Fürstenthum Lübeck der Grossherzoglichen Regierung in Eutin überreicht.

Lage-Hameln.

Nach Mittheilung der „Rh.-W. Ztg." hat das Gründerkonsortium vorgenannter Bahn mit dem Bauunternehmer Bachstein einen Vertrag abgeschlossen, wonach derselbe den Bau und Betrieb der Bahn auf 12 Jahre übernimmt.

Preussische Staatsbahnen.

Stationen.

Am 15. d. Mts. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die Station Weitmar für den allgemeinen Wagenladungsverkehr eröffnet.

Die an der Bahnstrecke Hemer-Iserlohn belegene Haltestelle Wermingsen hat die Bezeichnung Iserlohn Ostbahnhof erhalten.

Personalnachrichten.

Seine Majestät der König haben Allergnädigst geruht: den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor, Ober-Betriebsinspektor Wegener, Mitglied der Königlichen Eisenbahndirektion in Altona, zum Eisenbahndirektor mit dem Range der Räthe vierter Klasse und die Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Paul

in Köln, Sperl in Königsberg, Tobien in Cassel, Jüttner in Köln, Ballauff in Nordhausen, van den Bergh in Münster, Schmidt in Frankfurt a/M., Eilert in Berlin, Monscheuer in Breslau, Mentzel in Breslau und Knebel in Magdeburg zu Regierungs- und Bauräthen zu ernennen; ferner den Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektoren Bollmann in Dessau, Eckolt in Hamburg, Seydler in Breslau, Clemens in Wittenberg, Reimer in Stettin, Schwarzenberg in Erfurt und Richter in Neuwied den Charakter als Baurath zu verleihen.

Versetzt ist: der Eisenbahn-Bau- und Betriebsinspektor Mackensen, bisher in Köln, an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt in Neuwied zur Beschäftigung bei den demselben übertragenen Bauarbeiten.

Verbindung der Mecklenburgischen Südbahn mit der Neubrandenburg-Friedlander Eisenbahn.

Durch Edikt der Grossherzoglichen Landesregierung zu Neustrelitz vom 2. d. Mts. ist die bisher noch vorbehaltene Erlaubniss zur Fortsetzung des Baues der Neubrandenburg-Friedlander Bahn von der Datze bis zum Bahnhof der Mecklenburgischen Südbahn in Neubrandenburg (siehe No. 35 S. 000) ertheilt. Die Richtungslinie dieser Strecke ist folgende:

Von der Brücke über die Datze geht die Bahn auf der Feldmark der Stadt Neubrandenburg in südwestlicher Richtung bis zur Neubrandenburg-Treptower Chaussee, welche sie im Niveau überschreitet, nimmt dann eine westliche Richtung an und mündet nach Ueberschreitung der Berliner Nordbahn und der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn mit scharfem Bogen in den Neubrandenburger Bahnhof der Mecklenburgischen Südbahn.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn.

Statt der bisherigen Erleuchtung der Personenwagen-Koupees durch Oellampen wird beabsichtigt, Gasbeleuchtung einzuführen. Der Zeitpunkt, zu welchem diese Neuerung ins Leben treten soll, ist noch unbestimmt, da die Fertigstellung der Gasanstalt, die zu diesem Zwecke auf dem Bahnhofsterrain zu Bützow, dem Haupt-Kreuzungspunkt, errichtet wird, noch geraume Zeit in Anspruch nimmt. Schon jetzt werden jedoch successive in den Werkstätten Wagen, die, ohne den Betrieb zu beeinträchtigen, aus den fahrplanmässigen Zügen genommen werden können, mit der benöthigten Einrichtung versehen. Auch sind bei der Breslauer Aktiengesellschaft für Eisenbahn-Wagenbau 9 Stück neue Personenwagen II. Klasse seitens der Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn bestellt worden, von denen fünf bereits von dieser Gesellschaft angeliefert sind.

Die Wagen sind durchgängig dreiachsig und zwar mit verschiebbaren, die Sicherheit des Betriebes erhöhenden sogenannten Lenkachsen versehen. Die innere Einrichtung der Wagen entspricht völlig dem äusseren luxuriösen Aussehen.

Jede Wagenhälfte enthält sechs Koupees, die zwar in sich getrennt, doch durch Thüren mit einander verbunden sind, die den Uebertritt von dem Innern des einen Koupees in das andere gestatten.

Die Sitze, von denen jeder einzelne auszuziehen ist und mit dem korrespondirenden ein bequemes Schlafsopha bildet, sind mit grau und braun gestreiftem Plüsch überzogen. An den inneren Längsseiten der Wagen sind durch Hebelvorrichtung stellbare Luftklappen angebracht. Den Abschluss jeder Hälfte des Wagens bildet ein geheimes, von innen zu verriegelndes Kabinet, dessen Benutzung jedem Passagier zu Gebote steht.

In der Mitte der Decke jedes Koupees ist die Gaskuppel angebracht, deren Flamme mittelst einer höchst sinnreichen mechanischen Vorrichtung von jedem Reisenden selbst regulirt werden kann. Die Gasanlage stammt aus der bekannten Firma Julius Pintsch (Berlin). Die Gasometer, es sind deren zwei an jedem Wagen, durch deren Inhalt die Flammen gespeist werden sollen, sind unterhalb des Wagenkastens an dessen Längsseiten angebracht. Der Preis eines jeden dieser neu bestellten Wagen stellt sich auf die ansehnliche Summe von 16 000 ℳ. Die fünf bereits gelieferten Wagen laufen schon jetzt theilweise in den Tageszügen zwischen Rostock-Hagenow und Wismar-Hagenow und sollen späterhin, wenigstens vorläufig, auch nur für diese beiden Routen Verwendung finden. Jedenfalls aber wird auch die Strecke Neubrandenburg-Lübeck, als der Hauptverkehrsader, mit einigen dieser höchst komfortable eingerichteten Wagen bedacht. Zur Speisung dieser Gasometer werden zwei bis drei mit Gasreservoirs ausgerüstete Lowrys verwandt werden. Letztere werden in Station Bützow gefüllt und von dort je nach Bedarf nach den vorbezeichneten Endstationen dirigirt. Gedachte Wagen sind ebenfalls bereits im Bau begriffen.

Aus Sachsen.

Bienenmühle-Moldau.

Nachdem an 11. Mai d. J. die technische Prüfung stattgefunden, wird am 18. Mai d. J. die bisher bekanntlich nur für den durchgehenden Kohlenverkehr eröffnete, an die Strecke Klostergrab-Moldau der Prag-Duxer Bahn anschliessende Theilstrecke der Sächsischen Staatsbahnen Bienenmühle-Moldau (vergl. No. 97 S. 1251 dieses Blattes von 1884 und No. 30 S. 358 dieses Blattes von 1885) dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Von den an dieser Linie ausser den beiden Endstationen Bienenmühle und Moldau liegenden Haltestellen Rechenberg, Holzhau und Hermsdorf-Rehefeld sollen die beiden letzteren auch dem Güterverkehr dienen. Es war jedoch bei der Kürze der Zeit und insbesondere wegen des rauhen Klima's an der hochgelegenen Strecke — die Station Moldau mit 789,18 m Seehöhe (Schienenkopf) liegt 13,27 m höher als Reitzenhain, der bisher höchsten Verkehrsstelle des Sächsischen Eisenbahnnetzes, Hermsdorf-Rehefeld liegt 736,78 und Holzhau 617,53 m hoch — nicht möglich, auf den gedachten beiden Haltestellen die für den Güterverkehr erforderlichen Anlagen fertig zu stellen. Sie werden daher vorläufig nur für den Personenverkehr eröffnet.

Der Betriebswechsel und die zollamtliche Behandlung der die Grenze überschreitenden Güter findet auf der in Oesterreich gelegenen Station Moldau statt. Sowohl die Oesterreichische als auch die Sächsische Zollverwaltung haben daselbst ein Neben-Zollamt I. Klasse mit den erforderlichen Abfertigungsbefugnissen errichtet (das Oesterreichische Neben-Zollamt ist mit den Befugnissen eines Haupt-Zollamtes II. Klasse und das Sächsische mit vollen Hauptamtlichen Hebe- und Abfertigungsbefugnissen ausgestattet). Die Station Moldau untersteht der K. K. Oesterreichischen Staats-Eisenbahnverwaltung.

Die Eröffnung des Gesammtverkehrs wurde hauptsächlich wegen des Pfingstfestes auf den gewählten frühen Termin gelegt. In dem Schlussprotokoll zu dem über den Grenzanschluss zwischen Oesterreich und Sachsen abgeschlossenen Staatsvertrag vom 5. Mai 1884 war als letzter Termin, bis zu welchem die Bahn dem allgemeinen Verkehr übergeben werden sollte, erst der 1. Juni d. J. festgesetzt.

Wenn aber die Sächsische Strecke später für den allgemeinen Verkehr fertig gestellt wurde, als die anschliessende Oesterreichische Strecke Klostergrab-Moldau — diese konnte bereits am 20. Januar d. J. für den gesammten Lokalverkehr eröffnet werden — so dürfte doch der Prag-Duxer Bahn dadurch ein nennenswerther Schaden kaum erwachsen sein. Denn der durchgehende Personenverkehr würde in den Wintermonaten wahrscheinlich ein sehr geringer gewesen sein, der durchgehende Güterverkehr aber dürfte sich zum weitaus grössten Theile aus Kohlentransporten — die ja, wie bemerkt, ohnehin schon seit Dezember v. J. über die neue Linie laufen — zusammensetzen. Der Kohlenverkehr hat sich übrigens leidlich entwickelt, indem bisher auf der neuen Linie ca. 25—35 Ladungen täglich befördert wurden.

Klingenthal-Landesgrenze (Graslitz).

Die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung baut gegenwärtig ausser den in den Nummern 30, 34 und 35 dieses Blattes gedachten Linien noch zur Fortsetzung der Zweiglinie Zwota-Klingenthal der Chemnitz-Aue-Adorfer Linie über den Kamm des Erzgebirges nach Böhmen die kurze Theilstrecke Klingenthal-Landesgrenze aus, an welche die Buschtêhrader Bahn von Falkenau-Graslitz aus anschliessen wird. Der Bau dieser Theilstrecke war bereits der Chemnitz-Aue-Adorfer Privatbahn konzessionirt worden und so erscheint er auch budgetmässig als ein Theil der zur Vollendung der Chemnitz-Aue-Adorfer Linie erforderlichen Arbeiten, dergestalt, dass die Kosten aus den hierfür seiner Zeit bewilligten Mitteln bestritten werden.

Die auffällig späte Ausführung der Verbindungsstrecke erklärt sich daraus, dass die Oesterreichische und die Sächsische Regierung sich lange Jahre hindurch über die Lage des Grenzbahnhofs bezw. der Wechselstation nicht einigen konnten, indem die erstere Regierung hierzu Graslitz ausersehen hatte, während Sachsen das auf Sächsischem Gebiete und näher an der Grenze gelegene Klingenthal für geeigneter hielt. Schliesslich ist laut des Staatsvertrages vom 5. Mai 1884 eine Einigung dahin zu Stande gekommen, dass der Betriebswechsel auf der angemessen zu erweiternden Station Klingenthal stattfinden (Art. VII, a), dass aber an beiden Seiten je ein Grenzzollamt und zwar Oesterreichischer Seits ein solches in Graslitz und Sächsischer Seits in Klingenthal mit thunlichst gleichen Abfertigungsbefugnissen errichtet werden soll (Art. IX). — Vergl. auch No. 22 dieses Blattes vom 15. März 1884 S. 297. — Um aber die Station Graslitz durch Errichtung der Wechselstation in Klingenthal nicht zu benachtheiligen, ist in Art. XIX des Staatsvertrages besonders festgesetzt, dass Graslitz (loco) rücksichtlich des Verkehrs mit den Stationen der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung und mit den darüber hinaus gelegenen Stationen in eisenbahntarifarischer Beziehung als eine Station der Königlich Sächsischen Staatsbahnverwaltung betrachtet und demgemäss in alle direkten Verkehre, soweit ein Bedürfniss anzuerkennen, ganz unter denselben Bedingungen (Einheitssätze, Nebengebühren etc.) wie Klingenthal einbezogen werden soll.

Die Sächsische Verwaltung führt die Erweiterung des Bahnhofs Klingenthal ebenso wie den Weiterbau der Linie Zwota-Klingenthal bis zur Landesgrenze auf eigene Kosten aus, sie überlässt aber der Buschtěhrader Eisenbahngesellschaft den Betrieb auf der Anschlussstrecke Klingenthal-Landesgrenze und, soweit erforderlich, auch die Mitbenutzung der Wechselstation Klingenthal. Als Vergütung hierfür soll die Buschtěhrader Bahn nach vorläufiger Festsetzung das auf die Anschlussstrecke verwendete Kapital mit 5 pCt. verzinsen, während sie die Kosten für die Anlagen der Wechselstation soweit sie sie allein benutzt, vollständig, soweit sie sie aber mit der Sächsischen Eisenbahnverwaltung gemeinschaftlich benutzt, antheilig durch Baarzahlung zu begleichen hat (Art. VIII).

Die Länge der Anschlussstrecke von Mitte des Bahnhofs bis zur Landesgrenze beträgt 0,755 km, davon fallen jedoch 0,560 in die Bahnhofserweiterung und nur 0,195 km erscheinen als freie Strecke.

An Kunstbauten erfordert die Linie eine ca. 7,5 m hohe und zwischen den Endwiderlagern 34,3 m lange Brücke mit zwei Oeffnungen für Chaussee und Zwotabach. Die Bodenbewegung umfasst ca. 110 000 cbm Felsenmassen.

Als Termin für die Vollendung der ganzen Anschlussstrecke Klingenthal-Graslitz war im Staatsvertrag (Art. III) bzw. im Schlussprotokoll dazu der letzte Dezember 1885 unter der Voraussetzung festgesetzt worden, dass die Genehmigung der Bauprojekte so zeitig erfolgen werde, dass der Bau Mitte August 1884 in Angriff genommen werden kann. Letztere Voraussetzung ist jedoch nicht eingetreten, vielmehr konnte auf Sächsischer Seite der Bau erst Mitte April d. J. begonnen werden, während auf Oesterreichischer Seite — wohl infolge von Schwierigkeiten bei der Wahl des Bahnhofsterrains in Graslitz — so viel uns bekannt zur Zeit die Inangriffnahme des Baues noch völlig aussteht. Die politische Begehung der Oesterreichischen Strecke hat aber bereits stattgefunden und man hofft bestimmt, dass die ganze Strecke bis zum 15. September 1886 fertig gestellt sein wird.

Projekt Mügeln-Nerchau-Trebsen.

Dem „Mügelner Wochenblatt“ entnehmen wir, dass vor einiger Zeit Regierungsingenieure Vermessungen für Ausführung einer schmalspurigen Sekundärbahnlinie von der Station Mügeln der Döbeln-Oschatzer Schmalspurbahn nach der Station Nerchau-Trebsen an der normalspurigen Sekundärbahnstrecke Grossbothen-Wurzen der Muldenthalbahn vorgenommen haben. Die Linie soll die Stadt Mutzschen berühren und eventuell durch Einlegung einer dritten Schiene in die Normalspurbahn von Nerchau-Trebsen bis Wurzen weitergeführt werden. Die Regierung soll die Absicht haben, das Projekt bereits der nächsten Ständeversammlung vorzulegen.

Dasselbe Blatt bemerkt dabei noch, dass die Weiterführung der Schmalspurbahn Döbeln-Oschatz über Oschatz hinaus bis Strehla a. d. Elbe in der übernächsten Landtagsperiode eingebracht werden soll.

Aus Württemberg.

Ermsthalbahn.

⊙ Am 11. Mai d. J. wurde unter dem Vorsitze des Dr. K. Steiner aus Stuttgart, dem Vorstande des Aufsichtsrathes der Ermsthalbahngesellschaft, zu Urach die 12. ordentliche Generalversammlung dieser Gesellschaft abgehalten. Nach dem vorgelegten Bericht ist das Gesammtergebniss des Verwaltungsjahres 1884 als ein günstiges anzusehen. Bei 110 914 ℳ Betriebseinnahmen und 35 362 ℳ Betriebsausgaben wurde ein Betriebsüberschuss von 75 551 ℳ erzielt = 5,08 pCt. des Anlagekapitals. Nach Abzug von 38 784 ℳ von obigem Betriebsüberschuss für Zwecke der Amortisation und Verzinsung der Prioritätsanleihe verbleibt ein Reingewinn von 36 767 ℳ, so dass mit Hinzurechnung von 3 966 ℳ (verfügbarer Ueberschuss vom Vorjahre) die Summe von 31 200 ℳ zur Vertheilung an die Aktionäre (= 24 ℳ pro Aktie = 4 pCt.) gelangt und der Rest des Reinüberschusses mit 9 534 ℳ (5 000 ℳ für den Erneuerungsfonds und 4 534 ℳ auf neue Rechnung) reservirt wird. Die zwei weiteren Punkte der Tagesordnung: „Zustimmung zu dem vom Aufsichtsrathe beantragten Vertheilungsmodus des Reinüberschusses, sowie die Wiederherstellung des bisherigen Revidenten pro 1885“ wurden sofort erledigt. Zum Schlusse der Sitzung sprach der Vorsitzende dem Betriebsvorstande der Ermsthalbahn, Direktor Leo, Namens der Versammlung den Dank für seine erspriessliche Verwaltung aus.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Oesterreichische Oberstgerichtliche Entscheidung, betreffend § 48 Lit. C des Betriebs-Reglements.

Der Spediteur haftet für die durch eine unrichtige Deklaration gemäss § 48 des Betr.-Regl. verwirkte Konventionalstrafe; die Höhe der letzteren wird, wenn auch nur ein Theil des Kollo unrichtig deklarirt wurde, nach dessen Gesammtgewicht berechnet. Den Gründen dieser Entscheidung ist zu entnehmen: Die Konventionalstrafe setzt nicht ein strafbares Verschulden des Aufgebers voraus; dieselbe wird schon durch dessen Irrthum oder Unterlassung rücksichtlich der erwähnten Deklaration begründet. Die Eisenbahn ist berechtigt, sich gemäss Art. 379 des H.-G.-B. gegen den Spediteur selbst zu wenden, wenn sie auch früher den eigentlichen Aufgeber zum Straferlag aufgefordert hat, weil ihr dieses Recht gegen den im Frachtbrief genannten Aufgeber, hier den Spediteur, zusteht, welcher seinen Regress an seinen Kommittenten nehmen kann. Aus dem Wortlaute des gedachten § 48 Lit. l und der Erw. vom 1. Juli 1880 H.-G.-B. und dessen Zusammenhang mit den übrigen Bestimmungen des Betr.-Regl. ist die Auslegung berechtigt, dass unter „Versandstück“ eine zur Verfrachtung bereitstehende Waare, also ein Frachtstück zu verstehen und dass das der Bestimmung der Konventionalstrafe zu Grunde zu legende Bruttogewicht auf das ganze Frachtstück zu beziehen sei, um so mehr, da ein anderes Gewicht aus dem Frachtbriefe, der den naturgemässen Behelf bei der Anwendung des § 48 bildet, nicht zu entnehmen wäre.

Behandlung verdächtiger Gepäck- oder Frachtstücke.

Infolge der von einer Bahnverwaltung erbetenen Auslegung der Verordnung des Oesterreichischen Ministeriums des Innern vom 22. Februar 1885, betreffend das Vorkommen von Explosivkörpern beim Bahntransporte, hat das Handelsministerium am 10. v. Mts. eröffnet, dass die den Sicherheitsorganen obliegenden Vorsichtsmassregeln vom Bahnpersonal insofern zu beachten sind, als es auf derlei gefährliche Sendungen zu invigiliren und für den Fall, als eine Sendung verdächtig oder bereits als gefährlich erkannt werden sollte, die Sicherheitsorgane behufs Veranlassung des dies falls Erforderlichen ungesäumt zu verständigen, eventuell provisorische Anordnungen zur Verhütung jeder Gefahr inzwischen zu treffen hat. Es kann damit der von dieser Bahnverwaltung gestellten Bitte, dass verdächtige Kolli der Sicherheitsbehörde abzuliefern, deshalb nicht stattgegeben werden, weil es von den Umständen des einzelnen Falles abhängen wird und sohin der einverständlichen Erwägung der Sicherheits- und Bahnorgane anheimgegeben werden muss, ob die Deponirung, Bewachung und weiteren Behandlung einer derartigen Sendung in einem abgelegenen Theile des Bahnhofes nicht mit einer geringeren Gefahr verbunden ist, als deren Abtransportirung an einen anderen Ort.

Central-Abrechnungsbüreau der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen.

Der Ueberwachungsauschuss dieses Büreaus hat den Rechenschaftsbericht für das Jahr 1884 vorgelegt. Infolge der mit 1. Mai 1884 erfolgten Aktivirung eines zweiten Abrechnungsbüreaus in Pest, welches namentlich den gesammten Verkehr der Ungarischen Bahnen unter einander übernahm, haben sich die Agenden des Wiener Büreaus naturgemäss vermindert. Die volle Wirkung wird sich aber erst im Jahre 1885 zeigen, da eben das Pester Bureau erst vom Mai ab successive in Wirksamkeit trat. Im Jahre 1884 wurden 6,35 Millionen Rechnungspositionen (— 1,9 Millionen), 6,67 Millionen Gepäckscheine und Frachtkarten (— 1,09 Millionen Stück) und 1,55 Millionen Rechnungen (— 156,088) geprüft Der Betrag der Abrechnungen stellte sich im Jahre 1884 auf 171,9 Millionen Gulden Oe. W. (— 57 Millionen Gulden), 5,5 Millionen Mark, 867 189 Francs und 28 668 Rubel. An reinen Transporteinnahmen wurden 66,8 Millionen Gulden (— 21,6 Millionen Gulden) abgerechnet. Die von den Bahnen gemeinsam zu tragenden Kosten des Abrechnungsbüreaus betrugen 351 441 Gulden (— 50,059 fl.). Die grössten Quoten hiervon entfallen auf die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit rund 75 000 fl. (15 pCt.), auf die Oesterreichischen Staatsbahnen mit 53 000 fl. (21 pCt.), auf die Südbahn mit 43 000 fl. (12,1 pCt.) und auf die Nordbahn mit 40 000 fl. (11,4 pCt.) der Gesammtkosten.

Eisenbahnvorkonzessionen in Oesterreich.

Das Handelsministerium hat dem Gutsbesitzer Josef Ritter v. Savinschegg in Möttling die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Rudolfswerth an die Kroatische Grenze mit einer Abzweigung nach Gottschee, dem Ingenieur Angelo Lui in Mailand die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Dampftramway von Trient durch die Valsugana nach Tezze, dem Bergwerks- und Realitätenbesitzer Victor Nobak in Prag-Bubna die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Freiheit über Marschendorf im Aupathale nach Dunkelthal und Petzer mit eventueller Verlängerung auf die Schneekoppe auf die Dauer von sechs Monaten, Herrn Jaroslav Ritter v. Widmann in Brünn im Vereine mit J. G. Weiss die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Sigmundsherberg nach Mauthausen auf die Dauer von zwölf Monaten ertheilt.

Tarifkonferenz in Odessa.

In der Zeit vom 5. bis 8. Mai l. J. fand in Odessa eine Konferenz der an dem Südwestrussisch-Oesterreichischen, dann

Südwestrussisch-Ungarischen und Adriatischen Verkehre betheiligten Verwaltungen statt. In derselben wurde beschlossen, direkte Frachtsätze, jedoch nur mit den Russischen Grenzstationen Brody, Podwoloczyska, Tarnopol, Sokal, Husiatyn und Nowosielitza zu erstellen und hierbei unter Durchrechnung nach dem Barême des Lokaltarifes der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft das gegenwärtig für die Galizisch-Niederländischen resp. Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnverbände gültige Tarifschema Anwendung finden zu lassen.

Als Manipulationsgebühren wurden für Eilgüter 8 kr., für Stückgüter 4 kr. und für Wagenladungsgüter 3 kr. pro 100 kg festgesetzt und erfolgt die Tarifbildung auf der jeweils kürzesten Verbandsroute.

Von Seite der Russischen Südwestbahn wurde die Erstellung direkter, bis zu der betreffenden Russischen Bestimmungsstation giltiger Tarife namentlich über die via Ungheni führende Route vollständig perhorrescirt, insolange ihr Verhältniss zu den Rumänischen Bahnen nicht einer befriedigenden Regelung zugeführt erscheint.

Die Barcs-Pakracer Eisenbahn.

Diese bereits am 1. Juni zur Eröffnung gelangende Bahn wurde einer Gesellschaft auf 90 Jahre konzessionirt. Diese Bahn führt von der Station Barcs der Südbahn-Gesellschaft über Verőcze und Daruvar nach Pakrac als Hauptlinie und von Suchopolje nach Slatina, sowie von Bastaji nach Zdenci als Nebenlinien. Das Nominalkapital besteht aus 11 Millionen Gulden, und zwar aus 30 000 Prioritätsaktien à 200 fl. = 6 Millionen Gulden, welche bereits von der Oesterreichischen Creditanstalt und dem Hause Rothschild aufgelegt und auch überzeichnet wurden, und aus 25 000 Stammaktien à 200 fl. = 5 Millionen Gulden. Die Prioritätsaktien lauten auf je 200 fl., geniessen ein Minimalerträgniss von 5 pCt. pro anno und sind mit laufenden halbjährigen Koupons, deren erster am 1. Juli 1885 fällig wird, versehen. Ein eventuell zur Vertheilung gelangendes Reinerträgniss wird gleichzeitig mit der am 1. Juli eines jeden Jahres fällig werdenden halbjährigen Minimaldividende ausbezahlt. Die Tilgung der Prioritätsaktien al pari beginnt schon heuer und wird im Jahre 1950 beendigt. Die Gesellschaft ist jedoch berechtigt, in einem oder dem anderen Jahre eine grössere Anzahl von Prioritätsaktien der Verloosung zu unterziehen oder zurückzukaufen. Von dem Reinerträgniss der Bahn sind vor allem die Dividende der Prioritätsaktien in der Höhe von 5 pCt. des Nominales und die mit Gutheissung der Regierung fixirten Amortisationsraten der Prioritätsaktien zu decken. Von dem verbleibenden Reste ist zunächst den Stammaktien eine Dividende von 5 pCt. zu bezahlen; die Amortisation der Stammaktien kann insolange nicht begonnen werden, als nicht das gesammte Prioritäts-Aktienkapital getilgt ist. Ein weiterer Erträgnissüberschuss wäre nach Dotirung des Reservefonds und nach Bezahlung der Direktionstantième mit je 10 pCt. in solcher Weise an die Prioritäts- und Stammaktionäre zu vertheilen, dass alle Aktien eine gleich hohe Gesammtdividende beziehen. Das 5 pCt. Minimalerträgniss und die Amortisation der Prioritätsaktien sind durch ein von der Ungarischen Regierung genehmigtes Uebereinkommen der Barcs-Pakracer Eisenbahngesellschaft mit der Südbahn-Gesellschaft gesichert, welche einen Minimal-Pachtzins von 300 000 fl. garantirt, während der diesen Betrag übersteigende Betriebsüberschuss zwischen der Südbahn und der Gesellschaft der Barcs-Pakracer Bahn getheilt wird.

Generalversammlung der Böhmischen Nordbahn.

Dieselbe fand am 4. d. M. in Prag statt. Bezüglich der Vertheilung des Reingewinns wurde beschlossen, den Aktienkoupon mit 7 pCt. oder 10½ fl. einzulösen, die Tantième des Verwaltungsrathes mit 35 526 fl. einzustellen, und der Rest von 68 309 fl. wird zuzüglich des Uebertrages vom Vorjahre mit 201 667 fl. vorgetragen. Rücksichtlich des Aufhörens der Steuerfreiheit auf allen Nordbahnlinien und der Schwankungen der Valuta wird ein Steuer- und Agio-Reservekonto gebildet und auf dieses Konto jene 250 000 fl. übertragen, welche bisher die Amortisations- und Zinsenreserve bildeten. Die Generalversammlung ermächtigte den Verwaltungsrath, die Konzession zum Baue und Betriebe neuer kürzerer an die Nordbahn anschliessender Lokalbahnlinien zu erwerben und die nöthigen Geldmittel zu beschaffen. Die Ausgabe neuer gesellschaftlicher Titres unterliegt jedoch dem Beschlusse der Generalversammlung. Vorerst ist der Bau der Linien Kamnitz-Steinschönau und Röhrsdorf-Zwickau in Aussicht genommen.

Generalversammlung der Graz-Köflacher Bahn.

Dieselbe fand am 6. d. M. statt und nahm folgende Mittheilung des Verwaltungsrathes zur Kenntniss: Die in Aussicht stehende Ermässigung der Kohlentarife von Seite der Kaiser Ferdinands-Nordbahn dürfte die bisherige Konkurrenz auf der Linie Payerbach-Wien (ein für die Graz-Köflacher Gesellschaft ohnedies wenig ergiebiges Absatzgebiet) möglicherweise zum Nachtheile verschärfen; die Verwaltung werde jedoch in diesem Falle bemüht sein, dieser Konkurrenz wirksam zu begegnen. Die im vorjährigen Berichte bereits erwähnte Angelegenheit, betreffend den Bau der Flügelbahn Wieselsdorf-Stainz, ist noch nicht zum Abschlusse gediehen, und sind die diesbezüglichen Verhandlungen noch in Schwebe. Die von der vorjährigen Generalversammlung beschlossenen Statutenänderungen haben seitens der Regierung die Genehmigung erhalten. Von der im Vorjahre seitens der Generalversammlung ertheilten Ermächtigung, die Konversion der gesellschaftlichen Prioritäten durchzuführen, hat der Verwaltungsrath bisher keinen Gebrauch gemacht, da die Verhältnisse für eine Konversion in Silber- oder Papiervaluta nicht so günstig waren, um mit Vortheil und Erfolg eine solche Aktion unternehmen zu können; er behalte sich jedoch vor, von der ihm ertheilten Ermächtigung im geeigneten Momente Gebrauch zu machen. Ueber die Verwendung des Reingewinns von 553 851 fl. 36 kr. wurde nach Zuweisung der Tantième des Verwaltungsrathes und der Direktion mit 25 791 fl. die Vertheilung einer Dividende von 14 fl. = 7 pCt. pro Aktie und der Vortrag des Restes von 2 628 fl. auf neue Rechnung beschlossen.

Aus Italien.

Eisenbahnprojekt Rom-Viterbo.

Wir geben nachstehend einige Einzelheiten über das definitive Eisenbahnprojekt zur Verbindung von Rom mit Viterbo, welches vom Minister der öffentlichen Arbeiten auf Kosten der Provinz Rom aufgestellt worden ist.

Nach dem Projekt beträgt die Gesammtlänge der Linie 97 290 m und der Kostenanschlag beläuft sich ohne das rollende Material auf 10,4 Millionen Mark.

Die ganze Linie ist in vier Theile mit nachstehenden Längen und Kosten eingetheilt:

1. Rom-Storta 16 172 m, 2 320 000 ℳ,
2. Storta-Bracciano 26 596 m, 2 000 000 ℳ,
3. Bracciano-Bassano 17 677 m, 2 000 000 ℳ,
4. Bassano-Viterbo 36 845 m, 4 080 000 ℳ.

Das rollende Material für den Betriebsdienst wird auf 12 800 ℳ pro Kilometer und der Gesammtbetrag desselben auf 1 240 000 ℳ geschätzt, so dass der Gesammtbetrag für den Bau und die Betriebsmaterialien 11 640 000 ℳ, d. h. im Mittel pro Kilometer 119 642 ℳ beträgt.

Längs der Linie sind fünfzehn Bahnhöfe in Aussicht genommen, nämlich: Rom, Sant'Onofrio, Storta, Cesano, Anguillara, Bracciano, Mangiana, Oriolo, Bassano, Sutri, Ronciglione, Capranica, Vetralla, San Martino und Viterbo.

Für die Ueberschreitung der Thäler und Wasserläufe sind zahlreiche Bauwerke erforderlich, von denen besonders vier grössere Viadukte mit 141,6 m, 133,2 m, 253,8 m und 127,4 m hervorzuheben sind.

Die grösseren Brücken beschränken sich auf eine von 18 m, eine desgleichen von 15 m, neun von 10 m und eine grosse Anzahl kleinerer. Ausserdem sind drei Tunnel mit einer Gesammtlänge von 435 m herzustellen.

Die Bearbeitung des Projektes wurde von der technischen Staatsdirektion der Eisenbahn Rom-Solmona ausgeführt, welche dasselbe nach den für Eisenbahnen dritter Ordnung geltenden Grundsätzen bearbeitet hat.

Die grösste Steigung beträgt 1 : 40 und zwar nur auf die verhältnissmässig kurze Strecke von 4 600 m. Der kleinste Kurvenradius beträgt 300 m.

Am 30. April hat eine Generalversammlung der Interessenten stattgefunden, auf welcher berathen wurde, ob man auf Grund des neuen Eisenbahngesetzes von der Herabsetzung der Beiträge gemäss Artikel 18 desselben unter Verzichtleistung auf den Antheil am Betriebsreingewinn Gebrauch machen wolle und die Beitragleistung in Gemässheit des neuen Gesetzes vom 27. April beschlossen.

Da in dem Projekt auf der Strecke Bracciano-Capranica zwei Varianten vorliegen, so wurde eine Kommission erwählt, um die Entscheidung zu treffen und an den Minister das Gesuch um Herstellung der Linie wiederholt, welches ihm am 3. d. M. präsentirt worden ist.

Giovi-Eisenbahn.

Am 28. April haben die Unternehmer Cesaroni-Almagià, denen die Ausführung der ersten Strecke von Rivarolo nach Ronco übertragen ist, die Behörden von Genua zur Grundsteinlegung des letzten der neun Pfeiler eingeladen, welche den grossartigen Viadukt über die Schlucht von Romairone zu tragen haben werden. Der Viadukt hat zwei Landpfeiler und neun Bogenöffnungen von je 16,5 m Lichtweite, so dass die Gesammtlänge nahezu 190 m beträgt. Die Fundirung der Pfeiler hat grosse Schwierigkeiten bereitet, da in der Thalsohle über dem festen Boden nicht hinreichend tragfähige Alluvialschichten in bedeutender Mächtigkeit anstanden, so dass die Fundamente bis auf 13 und sogar bei dem letzten Pfeiler bis auf 20 m Tiefe auszuführen waren. Diese schwierige Arbeit ist in zum Theil neuer und origineller Weise von dem leitenden Ingenieur Billia,

der in den Rutschterrains Siziliens lange mit bestem Erfolg gebaut, ausgeführt worden.

Die zahlreichen Wasserzuflüsse und Quellen der Alluvialschichten zerdrückten die Zimmerungen der Baugruben und führten bei grossem Druck zu schwierigen und dauernden Erdeinbrüchen.

Billia überwand diese Schwierigkeiten durch Herstellung von Brunnen von elliptischem Querschnitt von 153 qm unter Sümpfung der Wasser und Herstellung der Brunnen in der Weise, dass unter dem fertigem Theile stets ein neuer Ring ausgeführt wurde; er baute also im Gegensatz zu den gewöhnlichen Senkbrunnen von oben nach unten.

Der Wasserzudrang war schliesslich so gross, dass neun Centrifugalpumpen bei dem letzten Pfeiler Tag und Nacht ununterbrochen arbeiten mussten.

Ausserdem enthält die Strecke der oben genannten Unternehmer noch zwei weitere derartige Viadukte über die Trasta- und Verde-Schlucht. R. B.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LI.

Die abgelaufene Woche war für Newyork mehrfach verhängnissvoll. Montag, am 13. April früh, gegen 9 Uhr fuhr ein Zug der 3. Avenue-Hochbahn in Pearlstreet ausserordentlich heftig auf einen andern auf. Um diese Zeit befinden sich in den downtown fahrenden Zügen noch tausende von Personen, welche vor 8½ Uhr, also zur 5 Cents-Zeit, einstiegen; die Waggons sind daher vollgepfropft, und werden auf der genannten Strecke erst von Hannoversquare-Station ab einigermassen leer; die nächste Station ist nämlich der Terminus South-Ferry, Battery.

An jenem Tage wurde eine neue Fahrordnung eingeführt — allerdings die „unwahrscheinlichste", doch existirt sie, das genügt.

Ich beschrieb bereits, auf welch' künstliche Weise sich die Züge auf Chathamsquare-Station durchwinden. Meine Zeit erlaubte es mir in den letzten Tagen nicht, neue Studien zu machen, zu beobachten, wie die Züge von und nach City Hall in und ausser der Kommissionszeit behandelt werden, aus den Zeitungen erfährt man aber, dass seit Montag den 13. April die Züge der 2. Avenuelinie wieder direkt nach der Battery laufen. Als ich vor 4⅓ Jahren hierher kam, liefen die 3. Avenuezüge direkt nach City-Hall, die 2. Avenuezüge direkt nach der Battery, und in Chathamsquare, wo sich die Plattform mitten zwischen beiden Bahnen befindet, wechselte man, wenn nöthig, die Züge. Ein Kreuzen fand nicht statt, der Betrieb war einfach und sicher.

Um täglich einige Dollar zu sparen, liess man später die 2. Avenuezüge in Chatamsquare halten, die 3. Avenuezüge zur Battery laufen, ausser der Kommissionszeit nur zwei Waggons zwischen City-Hall und Chathamsquare verkehren. Zur Kommissionszeit (5 Cents-Zeit) fand die gefährliche Kreuzung langer City Hall-Züge bei Chathamsquare statt. Nunmehr jagt aber ein Zug den anderen hinunter bis zur Battery und gleich am ersten Tage liess man *irrthümlich* zwei Züge der 2. Avenue hintereinander nach Pearlstreet hineinfahren. (Der Ort Chathamsquare-Battery läuft vorzugsweise durch Pearlstreet.) Diese Strasse, besser Gasse, ist sehr eng und häufig gewunden. Bei Hannoversquare-Station hielt sich ein Zug längere Zeit auf — der folgende, ein 2. Avenuezug, musste auch stehen bleiben; die Waggons waren vollgepfropft — aus Sparsamkeit befindet sich nur zwischen je 2 Waggons ein Bremser, resp. Kondukteur, also auf einem Zuge mit 4 Waggons gibt es deren nur 3; der letzte Bremser hat den Zug mit Signalen zu decken, wenn Aufenthalt erfolgt. Jener Bremser konnte nicht schnell genug durch die Passagiere hindurchdringen, der letzte Waggon des ersten 2. Avenuezuges stand zwischen Cedarstreet und Maidenlane; ein anderer Zug der 2. Avenuelinie kam von Fultonstreet-Station um die Kurve bei Johnstreet herum, und wenn er auch nicht mit voller Geschwindigkeit fuhr, so war doch der Stoss kräftig genug, mehrere Verwundungen und etwelche Verwüstung anzurichten. Am schlimmsten kam der Heizer weg, er wurde schwer verwundet und nebstbei langsam gebrüht, da man ihn erst nach einiger Zeit aus den Trümmern herausziehen konnte. Es entwich Dampf aus den Heizröhren der Waggons — die Feuerwehr glaubte, der Zug brenne, sprang auf die Waggons und begann die Dächer durchzuhauen. Die Passagiere protestirten selbst gegen solches Gebahren.

Bezüglich der Diskussion über die Gefahr, im Sommer unterirdische elektrische Leitungen zu legen, ist zu berichten, dass ein Ende noch nicht abzusehen ist; doch legt man thatsächlich bereits hier und da unterirdische Leitungen, z. B. in neuester Zeit zwischen Broadway und der 6. Avenue längs der 21. Strasse. Es war die Electric Tube Company, eine Abzweigung der Edison Electric Light Company, welche Telephondräthe legte. Die Edison'schen 20 Fuss langen eisernen Röhren und Verbindungskästen an den Stössen sind bekannt. Die Röhren sind mit gewöhnlichen übersponnenen Dräthen angefüllt, und der ebenfalls bekannte Compound wird heiss hineingespritzt. Nach je 20 Fuss muss nunmehr eine sorgfältige Spleissung in dem Kasten stattfinden; ist die Spleissung vollendet, so giesst man den Kasten voll Compound.

Gestern, am 18. April, fuhr ich die 9. Avenue-Hochbahn entlang bis zur 125. Strasse. Die 3. Schiene, für den elektrischen Betrieb, ist zwischen der 14. und 42. Strasse fix und fertig; man führte dieselbe nicht genau in der Mitte zwischen den Fahrschienen, sondern ein wenig gegen Westen zu; sie ruht auf chairs, obwohl Vignolschiene; Schrauben senken sich beiderseits des Fusses der Schiene in den chair und die Schraubenköpfe pressen Metallringe auf den Fuss. Von einer besonderen Isolirung der chairs konnte ich nichts entdecken, sie ruhen einfach auf den Holzschwellen.

Die Kabelbahn von der 126. Strasse in der 10. Avenue hinauf nach Carmannsville und in der 125. Strasse hinüber zum Harlemriver (wie der Eastriver dort oben heisst), ist noch nicht viel weiter vorgeschritten, wie im Monat Dezember v. J.

Es beginnt übrigens eine Agitation gegen Kabelbahnen; man behauptet, und zwar sind es ganz eminente Fachleute in Philadelphia, welche es behaupten, und welchen die Grand-Jury beistimmte: dass die Rinnen der Kabelbahnen nicht besser seien wie offene Rinnsteine, und dass sie durch die Gesellschaften wenigstens einmal während 24 Stunden gründlich gereinigt werden müssen. Es soll in Philadelphia sehr schwer gewesen sein, die Spalte offen zu erhalten, dieselbe wurde stets durch die Pflastersteine aufs neue zusammengedrückt. Dort hat man, wie ich bereits im September v. J. mittheilte, wieder Pferde eingespannt, die Errichtung des grossen Palastes (public building) auf der Kreuzung von Broadstreet und Marketstreet war vermuthlich ein erwünschter Grund dafür.

LII.

Gestern schrieb man den 1. Mai 1885. Es war ein kurioser Tag und sehr wenig fehlte, so mischte sich in den von einem Sturme gepeitschten Regen auch Schnee. Der 1. Mai ist hier ein sehr wichtiger Tag — es findet nämlich an demselben nicht nur der gewöhnliche Monats-, sondern auch der Jahres-Wohnungswechsel statt. Fast alle Jahreswohnungen werden vom 1. Mai ab gemiethet. Es ist schwer, am Ersten irgend eines andern Monats Möbelwagen zu erhalten, am 1. Mai sind die Kosten gewöhnlich sehr bedeutend, gestern aber sollen die Wagenbesitzer ganz unglaubliche Summen gefordert haben, theils wegen der gewöhnlichen Ueberhäufung von Aufträgen, theils wegen des schlechten Wetters.

Die Möbel- und Expresswagen spielen hier in Newyork unter den Verkehrsanstalten eine sehr bedeutende Rolle, besonders gibt es eine ungemein grosse Anzahl von kleinen Expressfuhrleuten, welche nur einen oder zwei Wagen besitzen. Diese Leute befassen sich auch mit dem „muven" (to move, wie man hier das Umsiedeln nennt), und nehmen jeden Monat ein schönes Geld ein. Vierteljährige oder halbjährige Miethen gibt es hier kaum, ich habe noch nichts davon bemerkt. Boardinghäuser rechnen nach der Woche; einzelne Wohnungen nimmt man und bekommt man fast nur pro Monat; einzig und allein ganze Häuser kann man auch pro Jahr miethen, obwohl man deren häufig genug auch pro Monat bekommt. So hatte ich s. Z. die Cottage in Menlo-Park pro Monat gemiethet.

Das sind eigenthümliche Verhältnisse, welche dem ganzen Dasein, falls man nicht sein eigenes Haus besitzt, einen unsicheren Grund geben. Zu kündigen braucht man nicht, man muss pränumerando zahlen und kann ausziehen, wenn man will.

Der Eisenbahnkrieg wird immer noch im Stillen fortgesetzt — einmal geht man ein wenig mit den Personentarifen herunter, ein andermal mit den Frachttarifen.

Man hofft in Kanada, die dortige Pacificbahn bis zum 15. Mai a. c. zu vollenden, um von diesem Tage ab Truppen von Halifax bis zum Stillen Ocean befördern zu können. Ich möchte bezweifeln, dass an den Samojeden oder Kamtschadalen etwas aufzuwiegeln ist, es sind das Modellunterthanen; wohl aber braucht England diese Bahn, wenn der Suezkanal betriebsunfähig werden sollte. England war ja stets gegen den Bau des Kanals und könnte die Vernichtung desselben mit der grössten Seelenruhe ertragen.

Gleichfalls am 15. Mai glaubt man den grössten Theil der Hochbahn in Brooklyn dem Verkehre übergeben zu können; zwei Drittel der Strecke, 5 Englische Meilen, sollen bereits vollendet sein. Die Gesammtlänge von Fulton-Ferry bis East Newyork (in der Nähe von Coney Island) beträgt 7⅓ Englische Meilen. Der Fahrpreis wird für die ganze Strecke auf 5 Cents festgesetzt. Die 3. Avenuelinie in Newyork ist nur etwa eine halbe Meile länger, die Brooklyner werden daher billiger fahren, als die Newyorker.

Die Behandlung der City-Hallzüge auf der Station Chathamsquare der hiesigen Hochbahn ist die alte, ungeheuer verwickelte, wie ich sie bereits angab. Ich habe mich heute selbst überzeugt, wie dicht die Züge selbst in den Mittagsstunden zwischen Chathamsquare und der Battery aufeinander folgen. In derartigen Dingen haben die Amerikaner noch viel zu lernen;

sie denken nämlich, solch' aufregendes Weichenstellen müsse sich auf die Dauer korrekt ausführen lassen. Die Erfahrung lehrt aber, dass es ein grosser Fehler sei, unnütze Schnörkeleien im Dienste einzuschalten.

Die Lokomotivführer einiger hiesiger Bahnen sträuben sich gegen die Untersuchung auf Farbenblindheit — eine grosse Thorheit von Seite der Führer; mehrere wurden bereits entlassen, die übrigen wollen striken.

Grosse Mengen von Einwanderern kommen bereits hier an, gestern allein gegen 5 000; wie sagen doch die meisten, wenn man sie warnt, auszuwandern? „Schlechter als zu Hause kann es uns doch nicht gehen". That settels the matter.

Dieser Tage hat Mr. Thomas Alpha Edison durch seine Electric Light Company eine Unzahl von Klagen gegen andere Electric Light Companies und Private, welche deren elektrisches Licht benutzen, einreichen lassen. Edison verlangt, Zeitungsberichten zufolge, in Summa 15 Millionen Dollar Entschädigung.

Edison fand bereits in früherer Zeit hier keinen Gerichtshof, welcher ihm die Erfindung der Glühlampe zusprach, weil man Goebel's Arbeiten, deren ich im September v. J. Erwähnung that, kannte. Nun beruft sich Edison hauptsächlich auf den Urtheilsspruch des Berliner Gerichts (high court of Berlin), welches entschieden haben soll, dass Edison der alleinige Erfinder des Glühlichtes sei. Ich halte ein solch' allgemeines Urtheil für undenkbar, denn in jeder noch so kleinen Fachbibliothek könnte man den kolossalen historischen Schnitzer nachweisen. Sei dem, wie immer. Edison verklagte folgende Gesellschaften und Private:

United States Electric Lighting Company; United States Electric Illuminating Company; Consolidated Electric Light Company; Swan Incandescent Electric Light Company; Remington Electric Light Company; Schuyler Electric Light Company. Dann: Union Club; Mortimer estate als Eigenthümer des Mortimer Building; Park bank; United States bank; Wm. H. Jackson & Co.; Providence and Stonington Steamship Company; M. Costello; Van Denser & Holmes; John A. Duff (Standard Theatre) etc.

Ich glaube nicht, dass Mr. Edison viel Glück haben wird; er ist ein ganz findiger Mann, welchen jedoch erst ein Mr. Biedermann entdeckte und vom Apparate (als Telegraphist) wegnahm, ihm das erste Geld zu Experimenten gab. Mr. Biedermann, welcher mir viel darüber erzählte, ist in Böhmen geboren, und diente noch um das Jahr 1862 herum in der K. K. Oesterreichischen Armee, auch im Erzherzog Karl 3. Ulanenregimente. Jetzt lebt er meist in Genf. Mr. Biedermann, welcher bis zum Sommer 1882 hier war, erkannte also das Talent Edison's und ward sein Wohlthäter und „backer". Edison hat nur wenig Originalerfindungen gemacht, meist stellte er sich fest auf die Schultern von Vorerfindern; alle anderen trachtet er zu unterdrücken und diese Sucht wird mit jedem Jahre schlimmer. Das ist nicht gentlemanlike.

Bezüglich Henry Goebel's, 468 Grandstreet, Newyork City, kann ich nur auf eine amtliche Erhebung durch das hiesige Deutsche Generalkonsulat dringen, ehe es zu spät ist, Goebel und seine Zeugen nämlich todt sind. Ich kann weiter nichts thun, als die Sache wiederholt öffentlich zur Sprache bringen.

Goebel sagte mir noch unlängst, er thäte nichts, er habe bereits Kosten genug gehabt. Er freute sich sehr darüber, dass ich seine Angelegenheit in einem in Deutschland gedruckten Blatte veröffentlicht hatte und berichtigte in dem Artikel nur, dass er 1848 (oder 1849) hierher gekommen sei, nicht 1845. Sonst war er mit dem Gesagten (Art. XXV) ganz einverstanden. Man prüfe gründlich — weiteres findet sich.

Die elektrische Glühlampe mit Vacuum, die dynamo-elektrische Maschine sind längst Gemeingut der Menschheit, noch mehr aber die Parallelschaltung der Lampen, dieser „alte Meidinger" jeder grösseren Telegraphenstation; ihre Erfinder hatten keinen Nutzen davon, möge ihn wenigstens die Menschheit mit Umgehung der Aftererfinder haben. Ein jedes Monopol auf diese Erfindungen ist ein Unding und mögen die Herren Erfinder zufrieden sein, wenn man ihnen einzelne Bestandtheile patentirt.

Kartenwerke.

Karte von Centraleuropa zur Uebersicht der Eisenbahnen, einschliesslich der projektirten Linien, der Gewässer und hauptsächlichsten Strassen. Nach amtlichen Quellen bearbeitet von W. Liebenow, Geh. Regierungsrath im Königlich Preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Massstab 1 : 1 250 000. Berlin 1885. Verlag, Stich und Druck des Berliner lithographischen Instituts. 6 Blatt. Preis 6 Mark, auf Leinwand mit Stäben 12 Mark.

Wir freuen uns, diese treffliche Karte, in welcher zuerst im Jahre 1870 der Herausgeber in grossem Massstab neben einer Darstellung der in Betrieb und Bau befindlichen Eisenbahnen, der projektirten Bahnlinien etc. eine Veranschaulichung der Bahngebiete Centraleuropas in Farbendruck bot, in ihrer soeben erschienenen neuesten Auflage von 1885 vor uns zu haben. Dieselbe zeichnet sich vor ähnlichen trefflichen Karten dadurch aus, dass sie sich auf ganz Centraleuropa erstreckt. Sie reicht von Aarhuus aus südlich bis Rom und von der Normandie ostwärts bis Lemberg. Auch sind auf derselben nicht nur die politischen Grenzen, sondern auch die Bahnverwaltungs-Gebiete farbig in geschmackvoller Weise veranschaulicht. Dagegen fehlen der Karte die erwünschten Terrainangaben, welche wir in der ähnlichen Karte des Reichs-Eisenbahnamts finden. Ein in die Karte eingedrucktes Verzeichniss der Bahngebiete gibt sowohl die Erklärung der Farben als die Hauptlinien der Gebiete an. Bei den Gebieten der Preussischen Staatsbahndirektionen werden ausserdem die von denselben ressortirenden Betriebsämter namhaft gemacht. Als Kartons gibt die Karte im Massstab von 1 : 15 000 ein kleines Bild von den Eisenbahnen des Europäischen Russland (leider ohne Angabe der Bahngebiete, welche wir auch bei den Belgischen Privatbahnen und den Italienischen Eisenbahnen etc. vermissen), sodann im Massstab von 1 : 300 000 das Ruhrkohlen- und das Oberschlesische Kohlen- und Hüttenrevier, sowie kleine Pläne von Berlin, Paris und London.

Wir können die Karte wegen ihrer übersichtlichen Darstellung bestens empfehlen.

Miszellen.

Neues Verfahren dem Gips eine grössere Härte zu verleihen.

In der Sitzung der Pariser Akademie der Wissenschaften vom 9. März d. J. hat Jukle ein neues Verfahren zur Vergrösserung der Härte von aus Gips hergestellten Gegenständen in Vorschlag gebracht.

Man mischt sechs Theile guten Gips mit einem Theil fetten frisch gebrannten und fein gesiebten Kalk und verwendet dieses Gemisch wie gewöhnlichen Gips. Nachdem derselbe gut trocken ist, tränkt man ihn mit irgend einer gesättigten Lösung eines schwefelsauren Salzes, welches durch Aetzkalk zersetzt wird und einen unlöslichen Niederschlag bei der Zersetzung ausscheidet. Es eignen sich hierzu besonders das schwefelsaure Zinkoxyd und das schwefelsaure Eisenoxydul. Die Theorie des Verfahrens ist sehr einfach; der in der Gipsmasse fein vertheilte Aetzkalk zersetzt die schwefelsauren gelösten Salze und bildet dabei zwei unlösliche Körper, nämlich schwefelsauren Kalk d. h. Gips und Metalloxyd und füllt auf diese Weise die Poren des Gipskörpers vollkommen aus. Der so niedergeschlagene Gips nimmt ausserdem zum grossen Theil das Lösungswasser der Salzlösung beim Erhärten als chemisch gebundenes Krystallwasser auf und dehnt sich bei diesem Erhärtungsprozess aus, wodurch eine sehr dichte Ausfüllung entsteht, da auch noch ein Theil des Wassers in einen festen Körper verwandelt wird. Bei Anwendung von Zinkvitriol bleibt das behandelte Objekt weiss, bei Eisenvitriol wird es zuerst grünlich und nimmt nach einiger Zeit und völliger Austrocknung die charakteristisch rothbraune Farbe des Eisenoxydes an.

Bei der Verwendung von Eisensalz erhält man die härtesten Oberflächen, der Widerstand gegen Bruch ist zwanzigmal grösser als bei gewöhnlichem Gips.

Sobald der Gipsgegenstand mit der schwefelsauren Salzlösung in Berührung gekommen ist, wird er so hart, dass man ihn nicht mehr mit dem Fingernagel ritzen kann und bei zu starkem Kalkzusatz wird die Oberfläche so dicht, dass sie für Wasser und Oel undurchdringlich wird, sie nimmt einen schönen Glanz an und verhält sich bei der Bearbeitung mit Glas oder Schmiergelpapier wie Marmor. Der mit Eisenvitriol behandelte Gips erhält, wenn er mit gekochtem Leinöl oder Kopallack überzogen wird, eine schöne Mahagonifarbe. Wenn man von diesem mit Aetzkalk versetzten Gips ein Estrich für Wohnräume herstellt und dasselbe wie vorstehend beschrieben behandelt, so erhält man einen spiegelglatten Parquetfussboden, der in den meisten Fällen einen Eichenholzfussboden ersetzen kann und dabei den Vortheil bietet, nur höchstens den vierten Theil an Kosten zu erfordern. Es dürfte sich empfehlen diese neue Methode sowohl für Putzarbeiten als Fussböden etc. praktisch zu versuchen, um festzustellen, ob wirklich eine so erhebliche Vermehrung der Festigkeit der Masse eintritt, wie von dem Erfinder angegeben wird. R. B.

Preisausschreibungen des Vereins Deutscher Maschineningenieure. Der Verein Deutscher Maschineningenieure hat für das Jahr 1885 zwei Preise von 1 000 ℳ bezw. 300 ℳ nebst Veröffentlichungshonorar für die beste Bearbeitung nachstehender Preisaufgaben ausgesetzt:

1. Aufgabe. — Preis 1 000 ℳ

Entwurf zu einer Kesselschmiede-Werkstatt, in welcher gleichzeitig 16 Stück Lokomotivkessel erbaut werden können.

2. Aufgabe. — Preis 300 ℳ und Veröffentlichungshonorar.

Welche Befestigung der Radreifen auf den Rädern der Eisenbahnfahrzeuge ist nach dem Stande der gegenwärtigen Erfahrungen als die zweckmässigste zu erachten?

Die näheren Angaben und Bedingungen, unter denen die Konkurrenz stattfindet, werden in dem ausführlichen Sitzungs-

bericht des genannten Vereins in den „Annalen für Gewerbe und Bauwesen“, Band XVI, No. 190, Heft 10, vom 15. Mai 1885 enthalten sein und sei hier nur angeführt, dass die Betheiligung auch Deutschen Fachgenossen, welche nicht Vereinsmitglieder sind, freisteht. Die Arbeiten müssen bis zum 28. Februar 1886 an den Verein Deutscher Maschineningenieure, zu Händen des Herrn Kommissionsrath Glaser, Berlin SW., Lindenstrasse 80 eingesandt werden und können Interessenten von dem Genannten auch das ausführliche Programm beziehen.

Die Transkaspische Bahn.

Russland verliert keine Zeit, seine neuen Erwerbungen sich zu sichern und künftige Unternehmungen vorzubereiten. Die „Neue Zeit“ meldet, es sei beschlossen worden, die Transkaspische Eisenbahn von Kizilarwat über Askabad, Kaschka und Merw bis Burdalik am Amudarja weiterzubauen. Der Eisenbahnkörper bis Kaschka soll bis Ende des Herbstes dieses Jahres, bis Merw bis zum Frühjahr 1886 und bis Burdalik bis zum Sommer desselben Jahres fertiggestellt sein.

Bis Kizilarwat ist die Bahn bereits gebaut; Askabad liegt nahe der Persischen Nordgrenze und ebenso das weiter östlich gelegene Kaschka. Burdalik liegt auf dem rechten Ufer des Amudarja, ostnordöstlich von Merw an der Strasse nach Samarkand in Turkestan einerseits, nach Buchara andererseits.

Wie aus Petersburg weiter gemeldet wird, soll künftig das erste Russische Eisenbahnbataillon der Reserve die Bezeichnung „erstes Transkaspisches Eisenbahnbataillon“ führen. Es soll ausserdem ein zweites Transkaspisches Eisenbahnbataillon formirt werden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Infolge eines Druckfehlers ist die Entfernung für Landsberg a/W.-Elsterwerda B. D. auf Seite 113 des Staatsbahn-Gütertarifs Bromberg-Berlin vom 1. Mai cr. nicht mit 225 sondern fälschlich mit 125 Kilometer angegeben.

Dieselbe ist auf 225 km zu berichtigen und kommt fortan zur Anwendung.

Bromberg, den 13. Mai 1885. (1062J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. In dem ab 10. l. M. gültigen Nachtrag XIV zu Theil II Heft 3 des Lokaltarifes ist ein Druckfehler unterlaufen, indem auf Seite 126 der Schnittfrachtsatz für sperrige Güter bei der Station Prag irrig mit 22,5 Kreuzer angegeben ist, während es **richtig** 42,5 Kreuzer heissen soll. (1063RM)

II. Eröffnungen.

Bahneröffnung. Die laut Bekanntmachung vom 4. Dezember 1884 bisher nur für den Kohlenverkehr eröffnete, an die Strecke Klostergrab-Moldau der Prag-Duxer Eisenbahn anschliessende Eisenbahnstrecke Bienenmühle-Moldau wird am 18. Mai ds. J. dem allgemeinen Verkehr übergeben.

Ausser den Anschlussstationen Bienenmühle und Moldau befinden sich an dieser Strecke die Haltestelle für Personenverkehr Rechenberg und die Haltestellen für Personen- und Güterverkehr Holzhau und Hermsdorf-Rehefeld. Die letzteren werden aber zunächst ebenfalls nur für den Personenverkehr eröffnet, während die Eröffnung des Güterverkehrs zu einem später noch bekannt zu machenden Termine vorbehalten bleibt.

Die Leitung des Betriebes erfolgt durch die unterzeichnete Königliche Generaldirektion nach den auf den Sächsischen Staatseisenbahnen gültigen Reglements und Tarifen.

Die Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr sind auf den einzelnen Stationen ausgehängt. Die der Frachtberechnung im Güterverkehre zu Grunde zu legenden Entfernungen (zunächst kommt nur Moldau in Frage) ergeben sich aus dem neuen Kilometerzeiger der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen für den Lokal-Güterverkehr etc. vom 18. Mai d. J.

Der drei gemischte Züge in jeder Richtung aufweisende Fahrplan ist durch besondere auf den Stationen aushängende Plakate bekannt gemacht.

Dresden, den 13. Mai 1885. (1064)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Die zwischen den Stationen Gispersleben und Erfurt neu angelegte Haltestelle Ilversgehofen wird — nach einer Mittheilung der Direktion der Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft — am 1. k. Mts. für den Personen- und Gepäckverkehr und am 1. Juli cr. für den Vieh-, Eilgut-, Güter- und Privatdepeschen-Verkehr eröffnet werden. Von Gispersleben liegt die neu zu eröffnende Haltestelle 3,02 km, von Erfurt 2,52 km entfernt und es wird dieselbe für die Annahme und Auslieferung von Sprengstoffen nicht eingerichtet.

Berlin, den 15. Mai 1885. (1065)
Die geschäftsführende Direktion.
Wex.

III. Betrieb.

Nachdem laut Mittheilung des Grossherzoglich Hessischen Ministeriums der Finanzen in Darmstadt die Eröffnung der festen Brücke zwischen Mainz und Kastel am 30. d. Mts. erfolgen soll, wird mit diesem Tage, wie durch unsere Bekanntmachung vom 16. März cr. bereits veröffentlicht worden ist, der Betrieb der Trajektanstalt Kastel-Mainz eingestellt und damit gleichzeitig der Güter- sowie der Personen- und Gepäckverkehr nach und von Mainz, Nassauische Bahn, sowie nach und von Kastel über Mainz aufgehoben. Der bisher bestehende direkte Personen- und Gepäckverkehr via Kastel über Mainz hinaus und umgekehrt wird ferner beibehalten und vom obengenannten Tage ab zwischen Kastel und Mainz mittelst Omnibus durch die Hessische Ludwigsbahn vermittelt.

Die Abfuhr der nach Station Kastel kartirten, für Mainz bestimmten Güter wird bahnseitig geregelt und Näheres demnächst noch bekannt gemacht.

Auch wird der direkte Eil- und Fracht-Stückgut-Verkehr via Kastel über Mainz hinaus und umgekehrt im bisherigen Umfange unter Wahrung der für diesen Verkehr gemäss Bekanntmachung vom 11. Oktober 1884 eingeführten Lieferfristen aufrecht erhalten.

Frankfurt a/M., den 15. Mai 1885. (1066)
Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Güterverkehr.

Elbeumschlagsverkehr Riesa - Elbkai-Nordwestböhmen. Am 10. Juni 1885 tritt Nachtrag II zum Tarife für den Elbumschlagsverkehr Riesa-Elbkai-Nordwestböhmen mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft; derselbe kann bei den betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden.

Dresden, am 15. Mai 1885. (1067)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Am 18. d. Mts. treten die im **Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarife** enthaltenen Frachtsätze zwischen Saaz (E. P. P. K.) und den nördlich, sowie westlich von Dresden liegenden Sächsischen Stationen in Kraft.

Dresden, den 16. Mai 1885. (1068)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Der **Nachtrag V zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif, Theil I,** gültig vom 1. April 1885, enthaltend neben einer Abänderung der Zusatzbestimmung zu § 47 3a des Betriebsreglements die neu redigirten Tarifvorschriften nebst Güterklassifikation, findet vom 15. Mai 1885 ab auch für den Deutsch-Polnischen Verband Anwendung.

Ausgeschlossen bleibt auch jetzt die Klassifikation der Artikel „Cement, sowie Steine, Platten, Fliesen, Krippen, Tröge, Brunnen-, Gossen- und Spülsteine, Rinnen, Röhren und hohlgearbeitete Steine zu Durchlässen aus Cement“ und „Kleie, auch Grieskleie und Reiskleie (Reisabfall, Reisstaub, Reishülsen)“.

Soweit für diese Artikel nicht besondere Ausnahmetarife bestehen, bleiben dieselben von der direkten Beförderung im Deutsch-Polnischen Verbande ausgeschlossen.

Bromberg, den 11. Mai 1885. (1069 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Seit 1. Mai d. J. sind Tramwaywagen und Wagen für schmalspurige Eisenbahnen von der Behandlung nach den direkten Deutsch-Italienischen Tarifen ausgeschlossen. Dieselben sind bis auf weiteres zu den „Deutsch-Oesterreichischen und Deutsch-Schweizerischen Schnittsätzen der Deutsch-Italienischen Tarife auf die Italienischen Grenzstationen abzufertigen.

Für die Italienischen Strecken gelangen die internen Tarife der Italienischen Bahnen zur Anwendung. Soweit hier-

durch Frachterhöhungen eintreten, werden dieselben für die bis zum 15. Juni d. J. abgefertigten Transporte vergütet.

Strassburg, den 12. Mai 1885. (1070)

Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard.
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Am 1. Juli d. J. tritt zu dem **Sächsisch-Ungarischen Verbandstarife** Theil II Heft 3 ein Nachtrag 1 mit theils ermässigten, theils erhöhten Frachtsätzen in Kraft. Der Zeitpunkt, von welchem an der Nachtrag bei den Stationen zu erhalten ist, wird besonders bekannt gemacht werden. Bis dahin ertheilt unser Verkehrsbüreau in Dresden auf schriftliche Anfrage Auskunft über die neuen Frachtsätze.

Dresden, den 12. Mai 1885. (1071)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Die auf Seite 201 des **Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarifs** Theil II, Heft 1, vom 15. April 1885 verzeichneten Sätze des Ausnahmetarifs No. 9 für Schwefelkiesrückstände sind wie folgt zu berichtigen:

M. Ostrau-Breslau O. S. . . 0,54 *M.*
„ „ -Posen . . . . . 0,85 „
pro 100 kg.

Breslau, den 11. Mai 1885. (1072)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Wirkung vom 15. d. M. kommt für den **Transport von Hölzern**, wie solche in der allgemeinen Güterklassifikation (Theil I) unter Spezialtarif III aufgeführt sind, von Stationen der K. Württ. Staatseisenbahnen nach der Station Waldhof der Hessischen Ludwigsbahn ein Ausnahmetarif zur Einführung.

Stuttgart, den 13. Mai 1885. (1073)

Generaldirektion der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen.

Königlich Sächsische Staatseisenbahnen. Für den Bereich der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der in Verbindung mit denselben verwalteten Privateisenbahnen treten am 18. Mai d. J. nachverzeichnete Drucksachen etc. in Kraft:

1. Ein neuer Kilometerzeiger für den Lokal-Güterverkehr, sowie für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren an Stelle des Kilometerzeigers vom 15. Oktober 1880 nebst Nachträgen;
2. Nachtrag II zum Lokal-Gütertarif, Theil II;
3. für die schmalspurigen Eisenbahnen
   a) Wilkau-Saupersdorf Tarifnachtrag I;
   b) Hainsberg-Kipsdorf „ II;
   c) Radebeul-Radeburg „ I;
   d) Klotzsche-Königsbrück „ II;
   e) Döbeln-Mügeln-Oschatz „ II;
   f) Zittau-Markersdorf „ I.

Diese Drucksachen enthalten:

ad 1. theilweise ermässigte, sowie neue Entfernungen und zwar letztere für die Verkehrsstellen Hermsdorf-Rehefeld, Holzhau, Moldau (Linie Freiberg-Moldau) und Schweikershain (Linie Chemnitz-Riesa);

ad 2. Aenderungen und Ergänzungen der Spezialbestimmungen zum Betriebsreglement und der speziellen Tarifvorschriften und

ad 3. Aenderungen und Ergänzungen der Frachttarife für die betreffenden Uebergangsstationen, sowie der allgemeinen Tarifvorschriften der Schmalspurbahnen.

Die im Kilometerzeiger bezw. in den Tarifnachträgen enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für **Hermsdorf-Rehefeld** und **Holzhau** erlangen jedoch erst mit dem noch bekannt zu machenden Termine der Eröffnung dieser Verkehrsstellen für den Güterverkehr Gültigkeit. Exemplare des Kilometerzeigers, sowie der Tarifnachträge können von sämmtlichen Güterexpeditionen (ersterer zum Preise von 0,60 *M.*, letztere unentgeltlich) bezogen werden.

Dresden, am 15. Mai 1885. (1074)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Preussisch-Russischer Verkehr. Die Getreidefrachtsätze von den Stationen Ungeni loco, Pirlitza und Korneschti der Russischen Südwestbahnen nach Königsberg etc. im Spezial-Exporttarif 1 vom 13./1. August 1884 (zweite Ausgabe) werden vom 6./18. Mai cr. wie folgt ermässigt: ab Ungeni loco auf 111,02 Rbl. + nach Königsberg 48,06 *M.*, Pillau 56,61 *M.*, Memel und Elbing 64,26 *M.*, ab Pirlitza auf 119,37 Rbl. + nach Königsberg 51,40 *M.*, Pillau 60,71 *M.*, Memel und Elbing 69,05 *M.*, ab Korneschti auf 123,04 Rbl. + nach Königsberg 53,33 *M.*, Pillau 63,08 *M.*, Memel und Elbing 71,82 *M.* pro Wagen mit 10 000 kg. (1075)

Direktion der Ostpreuss. Südbahn.

Obstverkehr nach den Niederlanden und nach Belgien. Die für frisches Obst und frische Nüsse, sowie für die Beförderung neuer leerer Obstkörbe im Rheinisch-Westfälisch-Niederländischen, Niederländisch-Südwestdeutschen, Belgisch-Südwestdeutschen und Rheinisch-Köln-Minden-Belgischen Güterverkehre im Jahre 1884 gewährten Ausnahmetarifsätze, Frachtermässigungen und Frachtbegünstigungen werden auch im laufenden Jahre und zwar mit Gültigkeit vom 1. Juni bis Ende Dezember d. J. wieder eingeführt.

Nähere Mittheilung ertheilen die Verbands-Güterexpeditionen.

Köln, den 16. Mai 1885. (1076)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Englisch - Südwestdeutscher Güterverkehr. Mit dem 20. Mai d. J. tritt an Stelle des Heftes VII des Englisch-Südwestdeutschen Gütertarifs vom 1. Mai 1882 (Verkehr zwischen London und Harwich, Stationen der Grossen Englischen Ostbahn einerseits und Württembergischen Stationen andererseits) ein neuer Tarif (Theil II Heft 7) in Kraft, durch welchen neben Instradirungsänderungen und Ermässigungen auch einige Erhöhungen in den bisherigen Frachtsätzen eintreten.

Letztere erhalten jedoch erst am 1. Juli d. J. Gültigkeit.

Nähere Auskunft ertheilt das Tarifbüreau der unterfertigten Direktion.

Köln, den 20. Mai 1885. (1077)

Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Mit 1. Juli cr. treten die im Tarif für den **Offenbach - Oesterreich - Ungarischen Güterverkehr** via Aschaffenburg vom 1. April 1880 für den Klassenverkehr enthaltenen Frachtsätze ausser Wirksamkeit.

Dieselben werden durch die im Theil II, Tarifheft No. 5 des Süddeutschen Eisenbahn-Verbandes enthaltenen Frachtsätze ersetzt.

Soweit im letztgenannten Tarife direkte Sätze für einen Theil der Oesterreichischen Stationen, welche bisher im Offenbach - Oesterreich. - Ungarischen Verkehr einbezogen waren, nicht aufgenommen sind, findet die Beförderung nach und von denselben auf dem Umkartirungswege statt, wodurch Frachterhöhungen nicht ausgeschlossen sind.

Frankfurt a/M., den 14. Mai 1885. (1078)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 31. Mai d. J. treten die im **Ostsee - Eisenbahn - Verbande** bestehenden direkten Tarifsätze zwischen Stationen des Bezirks der Königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin einerseits und Stationen der Kiel - Flensburger, der Westholsteinischen und der Holsteinischen Marschbahn (exklusive Itzehoe) ausser Kraft.

Altona, den 15. Mai 1885. (1079)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Juni 1885 tritt unter Aufhebung sämmtlicher z. Z. bestehenden direkten Tarifsätze für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den, dem Eisenbahn-Direktionsbezirk **Berlin** angehörenden Stationen einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (rechtsrheinisch)** andererseits ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den Stationen der genannten Direktionsbezirke in Kraft, welcher neben einzelnen geringen Frachterhöhungen vielfache, zum Theil nicht unbedeutende Ermässigungen gegenüber den jetzigen Frachten enthält.

Die in den genannten Tarif nachrichtlich aufgenommenen Frachtsätze für die Stationen Berlin (Anhalter und Dresdener Bahnhof), Berlin (Hamburger Bahnhof), Berlin (Lehrter Bahnhof), Berlin (Ostbahnhof), Berlin (Potsdamer Bahnhof), Lichtenberg-Friedrichsfelde und Wannsee finden in den in Frage kommenden Staatsbahn-Güterverkehren vom 1. Juni ab statt der bisher gültigen Sätzen Anwendung.

Die Frachtsätze für die Stationen Dresden, Elsterwerda, Görlitz, Grossenhain, Kamenz und Zittau des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin gelten vom 1. k. Mts. ab gleichmässig für die gleichnamigen Stationen der Sächsischen Staatsbahn.

Soweit sich die Frachten nach den zur Aufhebung kommenden Tarifen niedriger stellen als nach dem neuen Tarife, bleiben erstere noch bis zum 1. Juli cr. in Kraft.

Der neue Tarif ist bei den betreffenden Güterexpeditionen, sowie in unserm und dem Geschäftslokale der Königlichen Eisenbahndirektion in Berlin zu 1,75 *M.* pro Stück zu haben.

Köln, den 11. Mai 1885. (1080)

Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juli cr. tritt der Nachtrag 7 zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft, welcher Aenderungen des Betriebsreglements nebst Zusatzbestimmungen, sowie verschiedene, theilweise mit Frachterhöhungen verbundene Aenderungen der allgemeinen Tarifvorschriften enthält.

Der Nachtrag ist auf den Verbandstationen käuflich zu haben.

Hannover, den 13. Mai 1885. (1081)

Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbands - Verwaltungen.

Deutsch-Italienischer Güterverkehr. Der laut unsern Bekanntmachungen vom 9. Februar und 3. April mit dem 1. d. Mts. aufgehobene, auf Seite 34 des Theils I des Deutsch - Italienischen Tarifes abgedruckte Gebührentarif der Schweizerischen Bahnen für Besorgung der Zollformalitäten ist durch einen neuen ersetzt worden,

welcher durch den demnächst zur Ausgabe gelangenden Nachtrag zu besagtem Theil I veröffentlicht werden wird.

Derselbe kann bis zum Erscheinen dieses Nachtrages bei dem Verbands-Abrechnungsbüreau in Strassburg in Erfahrung gebracht werden.

Strassburg, den 12. Mai 1885.

Kaiserliche General-Direktion (1082) der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Main-Neckar-Württembergischer Güterverkehr. Am 15. l. M. treten ermässigte Frachtsätze der Spezialtarife A 2 und III zwischen Friedrichshafen und Meckenbeuren-Tettnang, desgleichen des Spezialtarifs III zwischen Mengen und Sigmaringen einer und den Main-Neckarbahn-Stationen sowie Sachsenhausen Staatsbahn andererseits, ferner neue direkte Frachtsätze im Verkehr der Stationen Teinach und Ummendorf mit verschiedenen Main-Neckarbahn-Stationen bezw. Sachsenhausen (Staatsbahn) in Kraft.

Näheres bei den Güterexpeditionen.

Darmstadt, 12. Mai 1885. (1083)

Direktion der Main-Neckarbahn.

Am 20. d. M. tritt ein Ausnahme-Tarifsatz von 0,65 ℳ pro 100 kg für Sendungen von **Salz aller Art**, bei Aufgabe von je 10 000 kg pro Wagen, von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Sosnowice transito in Kraft.

Bromberg, den 16. Mai 1885. (1084J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Bergisch-Märkisch-Belgisch-Englischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1 Juli d. J., erhöhen sich die Frachtsätze der Allgemeinen Wagenladungsklassen (A^1 und B) in den vorbezeichneten Güterverkehren um je 5 Frcs. pro 1 000 kg.

Ferner erhält der Artikel 25 der betreffenden Gütertarife unter 4b „Sperrige Güter" folgende Zusatzbestimmung:

„Güter, welche in dem Verzeichniss der sperrigen Güter nicht aufgeführt sind, jedoch bei 200 Engl. Kubikfuss (5,66 cbm) weniger als 1 000 kg (oder bei 1 cbm weniger als 175 kg) wiegen, sind vom direkten Verkehr mit London und Harwich ausgeschlossen."

Köln, den 18. Mai 1885. (1085)

Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische).

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn Gesellschaft. Ostdeutsch-Böhmischer Eisenbahnverband. Am 1. Juni l. J. tritt Nachtrag IX zum Tarif Theil II Heft 2 und Nachtrag V zu Theil II Heft 3 in Kraft.

Diese Nachträge, enthaltend Aenderung des Verzeichnisses der Ausnahmetarife, sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien I., Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1086 RM)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahngesellschaft (Oesterreichische Linien). Gebührentarife Theil II für den Gütertransport im Lokalverkehre. Mit 1. Juni 1885 gelangen auf den Oesterreichischen Linien der Gesellschaft neue Gebührentarife, Theil II, für den Eil- und Frachtgüter-Transport im Lokalverkehre mit besonders ermässigten Taxen zur Einführung.

Durch das Inslebentreten dieser Gebührentarife werden die bisherigen Gebührentarife für den Gütertransport im Lokalverkehre, Theil II, giltig vom 1. Juni 1882, sammt den hierzu erschienenen Nachträgen I bis VI ausser Wirksamkeit gesetzt.

Mit dem Einführungstage der neuen Gebührentarife wird zugleich unsere Haltestelle Nepolokoutz für den gesammten Güterdienst im Lokalverkehre eröffnet und können demnach von diesem Tage an Eil- und Frachtgüter aller Art in Nepolokoutz zur Auf- und Abgabe gelangen.

Exemplare der neuen Gütertarife können durch die gesellschaftliche Centralleitung in Wien, die Betriebsdirektion in Lemberg, sowie die Stationen der Oesterreichischen Linien der Gesellschaft zum Preise von 50 kr. Oesterr. Währung pro Exemplar bezogen werden.

Wien, am 10. Mai 1885. (1087)

Der Verwaltungsrath.

Mit 15. Mai 1885 treten in Wirksamkeit:

a) Ein Spezialtarif für den Frachtgut-Transport von Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), d. i. von behauenen oder gezimmerten, sowie unbehauenen und unvorgearbeiteten Stämmen, dann von Schnitt-, Spalt- und Sägeholz in jeder Länge, auch von Schwellen und Fassdauben, in Wagenladungen, im Verkehre von Stationen der K. K. Oesterr. Staatsbahnen nach Triest, Fiume, Pola und Rovigno.

Mit dem Tage der Einführung dieses Spezialtarifes wird der gleichnamige Tarif 15. Februar 1884 ausser Wirksamkeit gesetzt.

b) Der Nachtrag I zu dem ab 8. Januar 1883 ab gültigen Ausnahmetarif für den Frachtgut-Transport von Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), d. i. von behauenen oder gezimmerten, sowie unbehauenen und unvorgearbeiteten Stämmen, dann von Schnitt-, Spalt- und Sägeholz in jeder Länge, auch von Schwellen und Fassdauben, in Wagenladungen, von Stationen der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft nach Triest und Fiume.

Derselbe enthält:

1. Ergänzung der Bestimmungen.
2. Reduzirte Frachtsätze für einzelne Relationen und Artikel, unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausnahme-Frachtsätze für diese Relationen und Artikel.

c) Der Nachtrag I zu dem ab 15. Februar 1884 gültigen Ausnahmetarif für den Frachtgut-Transport von Bau- und Werkholz (auch roh bearbeitet), d. i. von behauenen oder gezimmerten, sowie unbehauenen und unvorgearbeiteten Stämmen, dann von Schnitt-, Spalt- und Sägeholz in jeder Länge, auch von Schwellen und Fassdauben, in Wagenladungen, im Verkehre von Stationen der K. K. priv. Südbahngesellschaft nach Pola und Rovigno.

Derselbe enthält:

Reduzirte Frachtsätze für einzelne Relationen und Artikel, unter gleichzeitiger Aufhebung der bisherigen Ausnahme-Frachtsätze für diese Relationen und Artikel.

Exemplare des Spezialtarifes können um den Preis von 10 Kreuzer Oest. W. pro Stück, und Exemplare der beiden Nachträge unentgeltlich durch die diesseitigen Verbandstationen, bei unserer kommerziellen Direktion in Wien oder bei unserer Betriebsdirektion in Budapest bezogen werden.

Wien, am 30. April 1885. (1088)

Die General-Direktion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft.

Russisch-Schweizerisch-Französischer Güterverkehr. Vom 1. Juli n. St. 1885 treten die Frachtsätze des Tarifes vom 1. Juni 1884 für den oben bezeichneten Verkehr, rücksichtlich sämmtlicher darin enthaltenen Schweizerischen Stationen, und Station Basel der Grossh. Badischen Staatsbahnen, ausser Kraft. Es bleiben demnach in dem genannten Tarife nur noch die Frachtsätze für den Verkehr nach und von Lindau bis auf Weiteres in Gültigkeit.

Wien, am 15. Mai 1885. (1089)

Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn, zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Oesterreich-Ungarisch-Deutscher Rundreiseverkehr. Vom 1. Juli cr. ab werden Rundreisebillets der Touren 6, 9, 11, 13—16, 18—29, 31—33, 35—40, 46, 47, 49 und 52—56 nicht mehr ausgegeben.

Erfurt, den 14. Mai 1885. (1090)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der betheiligten Verwaltungen.

Mit dem Tage der Eröffnung der Strecke Klostergrab-Moldau für den Gesammtverkehr, d. i. am 18. Mai 1885 tritt auf den Linien der K. K. priv. Prag-Duxer Bahn der Nachtrag IV zu den vom 1. Oktober 1876 gültigen reglementarischen Bestimmungen und allgemeinen Tarifen für den Personen- und Gepäcktransport etc. in Wirksamkeit.

Dieser Nachtrag, welcher einen vollständigen Kilometerzeiger und Fahrpreise für Tour- und Retourkarten enthält, erliegt auf den Stationen der K. K. priv. Prag-Duxer Bahn zu Jedermanns Einsicht und kann durch die gefertigte Direktion bezogen werden.

Gleichzeitig wird bekannt gegeben, dass der vom 1. Januar 1885 gültige Lokal-Gütertarif Theil II der K. K. priv. Prag-Duxer Bahn vom 18. Mai 1885 angefangen, auch rücksichtlich der Strecke Klostergrab-Moldau volle Gültigkeit hat.

Prag, im Mai 1885. (1091)

K. K. Eisenbahn-Betriebsdirektion Prag.

VI. Generalversammlungen.

K. K. priv. Mährische Grenzbahn. Die zwölfte ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der K. K. priv. Mährischen Grenzbahn findet am 27. Mai 1885 um 10 Uhr Vormittags in Wien, I., Wallnerstrasse 9, 1. Stock, statt.

Tagesordnung:

1. Vorlage der Rechnungsabschlüsse pro 1884.
2. Bericht des Revisionsausschusses und Beschlussfassung hierüber.
3. Wahl des Revisionsausschusses für das Jahr 1885.
4. Entlohnung des Verwaltungsrathes.

Jene Herren Aktionäre, welche der Generalversammlung beizuwohnen beabsichtigen, wollen ihre Aktien in Gemässheit des § 34 der Statuten bis längstens 19. Mai 1885, Mittags, bei der K. K. priv. allg. Oesterr. Boden-Kreditanstalt hier (I, Herrengasse No. 8) deponiren und die Legitimationskarten beheben.

Nach § 31 der Statuten geben je 20 Aktien das Recht auf Eine Stimme.

Diejenigen Herren Aktionäre, welche sich durch andere stimmfähige Aktionäre vertreten lassen wollen, belieben zu diesem Zwecke die auf der Rückseite der Legitimationskarte beigedruckte Vollmacht entsprechend auszufüllen.

Wien, am 12. Mai 1885. (1092)

Der Verwaltungsrath.

Breslau-Warschauer Eisenbahn-Gesellschaft. Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft findet am 18. Juni d. J. Nachmittags 2 Uhr im Saale des „weissen Adler" zu Poln. Wartenberg statt.

Zur Verhandlung gelangen:

1. die unter 1, 3 und 4 in § 29 des Gesellschaftsstatuts gedachten Gegenstände;
2. Berathung und Beschlussfassung über

Statutenänderungen, soweit sie durch die Bestimmungen des Gesetzes vom 18. Juli 1884 nothwendig sind, insbesondere §§ 6, 23, 28. 29, 30, 31, 35, 37, 45, 46, 48, 53, 56, 59;

3. Antrag des Aufsichtsraths auf Abänderung der §§ 10, 11, 12, 13, 28, 33, 43, 52, 54 und 59;
4. Antrag des Aufsichtsraths: Ermächtigung für die Direktion der Breslau-Warschauer Eisenbahngesellschaft oder den Vorsitzenden des Aufsichtsraths zu ertheilen, alle seitens der Königlichen Staatsregierung oder des Königlichen Amtsgerichts geforderte Aenderungen und Ergänzungen rücksichtlich der unter No. 2 und 3 der Tagesordnung gefassten Beschlüsse vorzunehmen.

Zur Theilnahme an der Versammlung berechtigt nur die rechtzeitige Hinterlegung der Aktien bei der Gesellschafts-Hauptkasse hierselbst oder die Beibringung von Hinterlegungsscheinen über die bei Staats- oder Kommunalbehörden niedergelegten Aktien der Gesellschaft.

Die Hinterlegung der Aktien kann auch erfolgen:

in Breslau:

1. bei der Breslauer Diskontobank Hugo Heimann & Co.,
2. bei den Herren Gebr. Guttentag;

in Berlin:

1. bei den Herren Gebr. Guttentag, Französische Strasse No. 1,
2. bei den Herren Born & Busse, Behrenstrasse No. 31.

Diese Hinterlegung muss hier bei der Gesellschafts-Hauptkasse 3 Tage vor der Generalversammlung, spätestens am 14. Juni d. J. Abends erfolgt sein, bei den auswärtigen Hinterlegungsstellen spätestens am 13. Juni d. J. Abends.

Die Aktien sind getrennt nach Gattung unter genauer Angabe der Nummern mittelst doppelten Verzeichnisses anzumelden, wozu Drucksorten vom Büreau ausgegeben werden. Wegen Vertretung der Aktionäre durch Bevollmächtigte wird auf die §§ 35 und 33 des Statuts verwiesen.

Die gehörig legalisirten Vollmachten sind spätestens einen Tag vor der Versammlung an das Büreau der Direktion hierselbst einzureichen.

Die projektirten Statutenänderungen sind mit dem Geschäftsbericht bei unserm Büreau hierselbst und den vorstehend genannten Bankhäusern zu erheben.

P. Wartenberg, den 14. Mai 1885. (1093)

Der Aufsichtsrath.

VII. Verkauf von Altmaterialien.

Oberhessische Eisenbahnen. 210 000 kg alter Eisenbahnschienen sind zu verkaufen, Angebote bis zum 30. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr dahier einzureichen.

Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 12. Mai 1885. (1094)

Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 40. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:
1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.
Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.
Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.
2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.
Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.
Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 23. Mai 1885.

Der Feiertage wegen erscheint die nächste Nummer erst am 30. Mai cr.

Die Anordnungen für die Sicherung des Betriebes auf den Italienischen Eisenbahnen.*)

Die Stärke des Verkehrs auf den Italienischen Eisenbahnen ist mit Ausnahme einzelner Linien in Oberitalien nur eine mässige. Da auch die Fahrgeschwindigkeit der Italienischen Eisenbahnzüge nur eine verhältnissmässig geringe ist — für Kourierzüge höchstens 60 km in der Stunde — so genügen zur Sicherung des Betriebes für die Italienischen Eisenbahnen auch einfachere Mittel, als für die Eisenbahnen anderer Länder, in welchen ein grösserer Verkehr zu bewältigen ist und grössere Fahrgeschwindigkeit verlangt wird.

Was zunächst die Sicherung der in gleicher Richtung hintereinander fahrenden Züge gegen Zusammenstoss betrifft, so ist die Anordnung, dass Züge nur in Stationsdistanz einander folgen dürfen, nur in Ausnahmefällen, auf starken Steigungen, in langen Tunnels u. dergl., getroffen. Im allgemeinen gilt die Vorschrift, dass Züge sich einander nicht rascher als nach 10 Minuten folgen dürfen. Ein geringerer Zeitraum ist zulässig, wenn die Züge in kurzer Entfernung von der Abgangsstation verschiedene Wege nehmen, sodass sie sich also nicht mehr treffen können, oder, wenn die Nachbarstation, nach welcher die Züge fahren, so nahe liegt, dass sie von dem vorausgehenden Zuge mit seiner fahrplanmässigen Geschwindigkeit in weniger als 10 Minuten erreicht wird. Eine längere Zwischenzeit bis zu 15 und 20 Minuten wird für das Folgen der Züge angenommen, wenn der vorhergehende Zug eine geringere Fahrgeschwindigkeit hat, als der nachfolgende. Allgemeine Regel ist, dass der Zwischenraum zwischen zwei einander folgenden Zügen nie kleiner sein darf als 1 000 m. Verspätet sich ein Zug, welchem ein anderer Zug folgt, dessen Weiterkommen von grösserem Interesse ist, so hat er nach der bestehenden Vorschrift auf einer mit Ausweichegleis versehenen Station sich überholen zu lassen, wenn er mit seiner fahrplanmässigen Geschwindigkeit die nächste mit Kreuzungsgleis versehene Station nicht mindestens 15 Minuten vor dem nachfolgenden Zuge erreichen kann.

Eine Ausnahme von diesen Bestimmungen für die Zugfolge lässt die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen zu, indem sie gestattet, dass ein Güterzug einem voraufgehenden Personenzuge nach Verlauf von nur 5 Minuten folgen darf. Von der Verwaltung der Südbahn wird dagegen die Zeitintervalle von 10 Minuten für das Folgen von Zügen aller Gattungen festgehalten.

Folgen Züge sich schneller, als nach den gegebenen Vorschriften zulässig ist, so haben die Bahnwärter dem folgenden Zuge Halt- oder Langsamfahrsignal je nach den Umständen mittelst Fahnen, Laternen oder Knallkapseln zu geben. Die Verwaltung der Römischen Bahnen hat ferner zur Sicherung der Zugfolge seit einiger Zeit versuchsweise tragbare Scheibensignale eingeführt. Die in einer Entfernung von 1,5 bis 2 m von der nächsten Schiene aufzustellenden Scheiben sind auf einer Seite roth, auf der anderen weiss angestrichen. Ist ein Zug an dem Standorte des Wärters vorbeigegangen, so stellt der letztere das Signal so, dass die rothe Seite der Scheibe einem etwa nachfolgenden Zuge zugekehrt ist. Nach 10 Minuten dreht der Wärter das Signal in seine normale Stellung, wobei die Scheibe parallel mit dem Gleise zu stehen kommt und gibt damit für den nachfolgenden Zug das Signal „freie Fahrt". Nachts werden statt der rothen Scheiben Laternen mit rothem Glase angewendet.

Für alle Strecken mit stärkerem Gefälle (1 : 40) ist streng vorgeschrieben, dass die Züge einander nur in Stationsdistanz folgen dürfen.

Als ein Beweis, dass die bei den Italienischen Eisenbahnen bestehenden Vorschriften für die Zugfolge dem vorliegenden Bedürfnisse entsprechen und durch dieselben die erforderliche Sicherheit gewährt wird, wird auf die verhältnissmässig geringe Zahl der bei den Italienischen Eisenbahnen zwischen einander folgenden Zügen vorgekommenen Kollisionen hingewiesen. Auf den Oberitalienischen Bahnen, auf welchen sich in Italien der stärkste Verkehr bewegt, kamen nach den statistischen Berichten in den 10 Jahren von 1873 bis 1882 auf freier Strecke nur 3 Kollisionen zwischen Zügen, welche in gleicher Richtung fuhren, vor und in allen 3 Fällen trug Nachlässigkeit und Unachtsamkeit des Dienstpersonals die Schuld. Da auf den Oberitalienischen

*) Nach einem im „Giornale del Genio civile" 1885 S. 3 u. f. enthaltenen Aufsatze: „Principali disposizioni relative alla sicurezza dei treni sulle ferrovie italiane". In diesem ausführlichen Aufsatze werden ausser den Sicherheitseinrichtungen der Italienischen Bahnen auch vielfach diejenigen anderer Länder, sowie in Italien gemachte bezügliche Versuche u. s. w. besprochen. Es ist in dem vorliegenden Auszug nur dasjenige aufgenommen, was für die Kenntniss der Betriebsverhältnisse der Italienischen Eisenbahnen von Interesse schien.

Bahnen in dem angegebenen Zeitraum etwa 165 Millionen Zugkilometer gefahren wurden, so kam im Mittel 1 Killision auf 55 Millionen Zugkilometer.

Auf den Eisenbahnen Grossbritanniens, auf welchen in neuerer Zeit das Blocksystem in grossem Umfange in Anwendung gekommen ist, kamen nach der Veröffentlichung des Board of Trade in der gleichen Zeit 79 Kollisionen zwischen einander folgenden Zügen vor. Da in dieser Zeit auf den Britischen Bahnen etwa 3 500 Millionen Zugkilometer geleistet wurden, so kommt eine Kollision auf etwa 45 Millionen Zugkilometer.

Auf den Belgischen Staatsbahnen, auf welchen ebenfalls seit 1879 das Blocksystem in grosser Ausdehnung zur Anwendung gekommen ist, kamen in den 3 Jahren von 1880 bis 1882 bei 100 Millionen Zugkilometer auf freier Strecke 11 schwere Kollisionen zwischen einander folgenden Zügen vor, also 1 Kollision auf 9 Millionen Zugkilometer.

Nach den für die Französischen Eisenbahnen bestehenden Bestimmungen wird die Einführung des Blocksystems auf einer Strecke für nöthig erachtet, wenn auf derselben sich mehr als 5 Züge in der Stunde in gleicher Richtung bewegen. Nach diesem Massstabe erscheint die ausgedehntere Anwendung des Blocksystems auf den Italienischen Eisenbahnen nicht erforderlich. Während bei der Französischen Nordbahn die durchschnittliche Zahl der das ganze Netz täglich durchlaufenden Züge 53 ist, laufen auf dem Netze der Oberitalienischen Bahnen durchschnittlich täglich nur 15 Züge. Am meisten belastet ist die Linie Turin-Genua, auf welcher bis zu 35 Züge täglich verkehren.

Zur Verhütung von Kollisionen zwischen Zügen, welche einander entgegenfahren, wird auf zweigleisigen Strecken der Italienischen Eisenbahnen stets das linke Gleis (in der Fahrtrichtung gesehen) befahren. Auf eingleisigen Strecken gilt als Regel, dass jede Station alle Züge, welche nach einem bestimmten Fahrplan fahren, einlaufen und abgehen lässt, ohne die Zustimmung der Nachbarstation abzuwarten, solange Abweichungen von dem Fahrplan nicht eingetreten sind. Die mit Telegraphenapparat versehenen Stationen beschränken sich in der Regel darauf, von der erfolgten Abfahrt eines Zuges der Bestimmungsstation bezügliche telegraphische Mittheilung zu machen. Hat jedoch ein Zug mehr als 15 Minuten Verspätung, so muss dies allen vorliegenden Stationen bis zu derjenigen, auf welcher der verspätete Zug fahrplanmässig mit einem anderen entgegenkommenden Zuge würde kreuzen müssen, mitgetheilt werden. Wird infolge der in dem Lauf der Züge eingetretenen Unregelmässigkeit eine Verlegung der fahrplanmässigen Zugkreuzung erforderlich, so haben die betheiligten Stationen sich hierüber telegraphisch zu verständigen. Die bezüglichen Depeschen müssen von den betreffenden Stationsvorständen mit eigener Hand in besondere Bücher eingetragen werden. Auch müssen Lokomotiv- und Zugführer der betreffenden Züge schriftliche Mittheilung von der Verlegung der Kreuzung erhalten und über den Empfang dieser Mittheilung quittiren.

Zur Erhöhung der Betriebssicherheit hat die Verwaltung der Oberitalienischen Bahnen auf verschiedenen eingleisigen Linien, auf denen täglich im Durchschnitt 10 bis 15 Züge in jeder Richtung fahren, wie Alessandria - Piacenza, Piacenza-Bologna, Turin-Mailand, Mailand-Piacenza u. a., elektrische Läutewerke nach System Leopolder (mit Ruhestrom) eingeführt. Auf diesen Strecken sind je 2 Stationen für die Läuteeinrichtung durch einen besonderen Leitungsdraht verbunden, welcher auch mit den zwischenliegenden Bahnwärterhäusern in Verbindung gebracht ist. Der für diese Läutewerke erforderliche Strom wird durch Daniel'sche Zinkelemente, welche auf den Stationen aufgestellt sind, erzeugt.

Auf den Römischen und auf den Südbahnen sind Läutewerke auf der freien Strecke noch nicht in Anwendung gekommen. Nur auf der Station Rom hat die Verwaltung der Römischen Eisenbahnen Läutewerke nach System Siemens (mit Induktionsstrom) anbringen lassen, durch welche der Station die Annäherung der Züge von den drei daselbst zusammenlaufenden Linien angezeigt wird.

Zusammenstösse von Zügen, welche einander entgegenfahren, sind in den 10 Jahren von 1873 bis 1882 auf den Italienischen Eisenbahnen ausserhalb der Stationen und der Abzweigungsstellen 6 vorgekommen. In derselben Zeit war die Zahl derartiger Unfälle auf den Englischen Bahnen 30, während in den 3 Jahren von 1880 bis 1882 auf den Belgischen Staatsbahnen auf freier Strecke 3 Zusammenstösse vorkamen, welche schwerere Folgen hatten. Wird hierbei in Betracht gezogen, dass die Länge der eingleisigen Strecken auf den Italienischen 4 Hauptbahnnetzen zusammen etwa 8 000 km, bei den Englischen Bahnen etwa 12 000 und bei den Belgischen Staatsbahnen etwa 1 700 km beträgt, so erscheint der Grad von Sicherheit, welchen die zur Verhütung von Kollisionen zwischen einander entgegenfahrenden Zügen auf den Italienischen Bahnen getroffenen Massnahmen unter den gegenwärtigen Betriebsverhältnissen gewähren, höher als in England und Belgien.

In Bezug auf kontinuirliche Bremsen sind die Techniker der Italienischen Eisenbahnverwaltung trotz der schon seit längerer Zeit stattgehabten bezüglichen Berathungen noch nicht dazu gelangt, sich über das System zu einigen, dessen einheitliche Annahme für die Italienischen Bahnen als zweckmässig anzusehen sein würde. Auch hat die Rücksicht auf die bevorstehende Aenderung der Organisation des Italienischen Eisenbahnwesens verzögernd auf die Beschlussfassung über Einführung kontinuirlicher Bremsen gewirkt. Die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen hat inzwischen die Schnellzüge, welche auf der Linie Turin-Modena verkehren, sowie einen auf der Linie Genua-Ventimiglia fahrenden Schnellzug mit Westinghouse-Bremse ausgerüstet. Bei der Wahl dieses Systems ist der Umstand mit entscheidend gewesen, dass die Verwaltung der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn, deren Linien an die genannten Strecken anschliessen und mit welcher Durchgangswagen ausgetauscht werden, dieselbe Bremse für ihre Schnellzüge eingeführt hat. Ebenso ist mit Rücksicht auf den Verkehr mit der Gotthardbahn die auf letzterer eingeführte Luftsaugbremse für die Strecke Mailand-Chiasso angenommen worden. Dieselbe Bremse ist in Anwendung bei einigen Schnellzügen auf anderen Linien, welche günstige Neigungs- und Krümmungsverhältnisse haben, wie Mailand-Venedig und Alessandria-Pistoja. Die Anwendung der Luftsaugbremse hat sich besonders als zweckmässig erwiesen für Züge, welche ausschliesslich dem Lokalverkehr dienen. In dieser Art findet sich diese Bremse angewendet auf den Linien Mailand-Lecco und Genua-Chiavari.

Seitens der Verwaltungen der Römischen und der Südbahnen sind bis jetzt nur einige Lokomotiven mit Luftsaugbremsen ausgerüstet worden.

Auf den Oberitalienischen Bahnen sind in der Zeit vom 1. Juli 1883 bis zum 30. Juni 1884 von den mit der Hardy'schen Luftsaugbremse ausgerüsteten Zügen etwa 560 000 Zugkm zurückgelegt worden. Die Bremse hat sich dabei in zwei Fällen völlig unwirksam gezeigt, im übrigen wurden während der Fahrt der Züge nur unwesentliche Mängel wahrgenommen.

Von den mit der Westinghouse-Bremse ausgerüsteten Zügen wurden in derselben Zeit etwa 110 000 km zurückgelegt, davon etwa die Hälfte auf der Strecke Bussolena-Modena, auf welcher die Bremsen sehr stark in Anspruch genommen werden. Die Westinghouse-Bremse hat sich hierbei gut bewährt, da angenommen werden darf, dass die vorgekommenen Störungen lediglich darin ihren Grund haben, dass das Fahrpersonal noch zu wenig mit der Einrichtung dieser Bremse vertraut ist. Es ereignete sich nicht selten, dass der Zug durch unbeabsichtigtes Eintreten der Bremswirkung zum Stehen gebracht wurde, meist infolge von Mängeln in der Luftleitung, besonders an den Verbindungsstellen der Rohre. In den meisten Fällen dauerte der hierdurch veranlasste Aufenthalt der Züge weniger als 6 Minuten.

Für die Sicherung des Betriebes auf Strecken mit langen Tunnels, wie Bussolena-Modane, Pontedecimo-Busalla, Savona-Cairo u. a., sind besondere, den örtlichen Verhältnissen entsprechende Vorschriften gegeben. Die Züge dürfen auf diesen Strecken in der Regel nur in Stationsdistanz einander folgen und an einer oder an beiden Tunnelmündungen sind Telegraphenstationen angeordnet, durch welche die Ein- und Ausfahrt der Züge kontrollirt und geregelt wird. Das Innere des grossen Montcenistunnels wird ständig bewacht und ist zu diesem Zwecke in 3 Wärterbezirke eingetheilt. Der Dienst der betreffenden Wärter wird durch Uhrwerke kontrollirt, mittelst deren genau festgestellt werden kann, zu welchen Zeiten die betreffenden Wärter sich an den Endpunkten der ihnen zur Bewachung übertragenen Strecken befunden haben. An jeder Kilometerstation innerhalb dieses Tunnels befindet sich eine Laterne mit zwei Flammen und in der Mitte zwischen je zwei solchen Laternen eine Laterne mit einer Flamme.

Um Wegeübergänge mit lebhafterem Verkehre, welche über stärker befahrene Bahnlinien führen, zu sichern und dabei den Verkehr möglichst wenig zu stören, sind Läutewerke in Anwendung gekommen, durch welche der den Uebergang bewachende Wärter von der Annäherung eines Zuges benachrichtigt und so in den Stand gesetzt wird, den Uebergang rechtzeitig zu schliessen. Versuchsweise werden von der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen neben den Läutewerken noch Scheibensignale zur Deckung sehr frequenter Wegeübergänge verwendet. Diese Scheibensignale werden in einer Entfernung von 500 m zu beiden Seiten des Uebergangs aufgestellt und geben einem ankommenden Zuge das „Haltsignal", so lange der Uebergang für den Landverkehr frei ist, während sie auf „freie Fahrt" gestellt werden, sobald die Barrieren geschlossen sind.

Zur Sicherung der Züge beim Passiren der in der Linie Rom-Pisa liegenden Drehbrücke über die Tiber ist angeordnet, dass sämmtliche Züge an den zu beiden Seiten der Brücke für diesen Zweck aufgestellten Signalen halten müssen. Jeder Zug muss beim Passiren der Brücke von einem Brückenwärter beim Passiren der Brücke begleitet werden, welcher beim Halten des Zuges sich auf die Lokomotive begibt. Dasselbe hat bei jeder einzeln fahrenden Lokomotive zu geschehen.

Auf der freien Strecke kommt bei den Italienischen Hauptbahnen eine Kreuzung zweier Eisenbahnen in gleicher Ebene

nicht vor. Dagegen sind Bahnabzweigungen auf freier Strecke in ziemlich bedeutender Zahl vorhanden — auf den Oberitalienischen Eisenbahnen allein etwa 90. Bis vor kurzem wurde die Sicherung dieser Abzweigungen mit sehr wenigen Ausnahmen durch gewöhnliche einfache Scheibensignale bewirkt, von denen an jeder der drei Linien einer Abzweigung je eines aufgestellt war. In neuerer Zeit wendet die Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen an der Stammlinie vor der Abzweigung Semaphoren mit 2 Flügeln an, durch deren Stellung einem der Abzweigung sich nähernden Zuge angezeigt wird, welcher Weg für ihn frei ist. An den beiden abgezweigten Linien sind dabei die Scheibensignale beibehalten worden. Die Entfernung des Standpunktes der Semaphoren sowohl wie der Scheibensignale von den Abzweigungsweichen beträgt 500 bis 700 m, je nach den Neigungsverhältnissen der betreffenden Strecke.

Ebenso sind in der Regel die Bahnhöfe, auf welchen nur eine Linie einläuft, durch Scheibensignale, diejenigen aber, auf welchen mehrere Linien zusammentreffen, durch Semaphoren gedeckt. Geben diese Signale „Halt“, so müssen die vor denselben ankommenden Züge zum Stehen gebracht werden. Nach den bei den Oberitalienischen Eisenbahnen bestehenden Vorschriften darf dabei unter keinen Umständen die Lokomotive an einem solchen Haltsignal vorbeifahren, während bei den Römischen und den Südbahnen der Zug, nachdem er zum Stehen gebracht worden, vorsichtig wieder in Bewegung gesetzt und soweit vorgerückt werden kann, dass sein Schluss durch das Haltsignal gegen einen etwa nachfolgenden Zug gedeckt ist.

Was die Centralapparate für Weichen- und Signalstellung betrifft, so sind solche nach dem bei den Französischen Eisenbahnen in grösserem Umfange in Anwendung befindlichen System Vignier von der Verwaltung der Oberitalienischen Eisenbahnen auf den Stationen Pontedecimo, San Pier d'arena und an der Abzweigung des Tunnels von S. Benigno zwischen dem Hafen von Genua und San Pier d'arena angeordnet worden. Nach den mit diesen Apparaten gemachten Erfahrungen hat die obengenannte Verwaltung aber beschlossen, in Zukunft das System Vignier nicht mehr anzuwenden, sobald es sich um die Verbindung von mehr als 2 Hebeln handelt. Für alle ausgedehnteren Anlagen soll das System Saxby und Farmer, nach welchem ein Apparat mit 60 Hebeln im Centralbahnhof in Genua bereits seit dem Jahre 1871 mit gutem Erfolge in Thätigkeit ist, in Anwendung kommen. Centralapparate nach letztgenanntem System sind auf den Oberitalienischen Eisenbahnen ausser in Genua noch an einer grösseren Zahl von Abzweigungen, sowie auf den Bahnhöfen in Mailand und Venedig bereits eingerichtet und in Wirksamkeit. Weitere 20 Apparate mit zusammen 730 Hebeln sind zur Zeit in Ausführung begriffen und es ist in Aussicht genommen, im allgemeinen alle Abzweigungen und Stationen, auf denen mehr als 20 bis 25 Züge täglich verkehren, mit Central-Weichen- und Signalapparaten zu versehen.

Auf den Grossbritannischen Eisenbahnen kamen in den Jahren 1873—82 durchschnittlich jährlich 55 schwere Zugunfälle innerhalb des Wirkungskreises der festen Stationssignale und 14 ebenfalls schwere Unfälle an Abzweigungen vor. Es kam hiernach 1 derartiger Unfall auf etwa 4½ Millionen Zugkilometer.

Auf den Belgischen Staatsbahnen war die Zahl der gleichen Unfälle in den 3 Jahren 1880—82 im Durchschnitt 20 im Jahr oder 1 Unfall auf 1 700 000 Zugkm.

Auf den 4 Hauptnetzen der Italienischen Eisenbahnen kamen in den Jahren 1873—82 in den Stationen und an den Abzweigungen, im ganzen 35 Unfälle der in Rede stehenden Art vor. Da hiernach bei den Italienischen Eisenbahnen 1 solcher Unfall auf etwa 10 Millionen Zugkilometer kommt, so erscheint die Betriebssicherheit, welche die zur Sicherung der Ein- und Ausfahrt in Bahnhöfe und Abzweigungen auf den Italienischen Bahnen getroffenen Einrichtungen gewähren, verhältnissmässig grösser, als solche in England und Belgien mit den daselbst in Anwendung befindlichen umfangreicheren und kostspieligeren Sicherheitseinrichtungen erzielt wird. Nichtsdestoweniger sind die Italienischen Eisenbahnverwaltungen fortgesetzt bestrebt, die Anwendung der für die Erhöhung der Betriebssicherheit im In- und Auslande als zweckmässig erkannten Einrichtungen auf den Italienischen Eisenbahnen ebenfalls immer weiter auszudehnen.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Beschaffung des Betriebskapitals für die Ungarischen Staatsbahnen und Eisenwerke.

Der hierüber im letzten Berichte (No. 38 S. 491) mitgetheilte Gesetzentwurf wurde im Ungarischen Abgeordnetenhause angenommen. Der diesbezüglichen Rede des Finanzministers Grafen Szapary entnehmen wir folgendes: Die Staatsbahnen konnten bisher ohne Betriebskapital nur existiren, weil sie vom Staate die nothwendigen Vorschüsse erhielten. Hätte der Staat die Vorschüsse nicht ertheilt, dann wäre die Anschaffung des grossen Betriebsmaterials eben nicht möglich gewesen. Die Staatsbahnen schulden hierfür 11 Millionen. Wenn eine andere Modalität vorhanden wäre, wie die Ungarischen Staatsbahnen ihre Vorschüsse zurückbezahlen könnten, dann wäre die Vorlage nicht nothwendig. Entweder müsse man einen Betriebsfonds schaffen oder müsse eine andere Modalität gefunden werden, damit es nicht nothwendig sei, die Kassenbestände zu ergänzen. Der Minister weist die Behauptung zurück, dass er, um das Budget in schönerem Lichte erscheinen zu lassen, die Einnahmen der Staatsbahnen höher einstellen würde, als dies in Wirklichkeit der Fall ist. Der Finanzminister kann die Einnahmen nur in einer Summe einstellen, welche voraussichtlich der Wirklichkeit entspricht. Bei unserem Abrechnungssystem sei es nicht möglich, die Rechnung so aufzustellen, dass die Einnahmen so oder soviel betragen, jedoch nicht im ganzen in die Staatskasse fliessen werden, weil als Betriebskapital ein Theil zurückbehalten wird.

Die Biharer, Bekeser und Matraer Vizinalbahnen.

Im Ungarischen Abgeordnetenhause wurden die über diese Bahnen von der Regierung eingebrachten Gesetzentwürfe angenommen. Aus den Reden des Kommunikationsministers Kemeny ist folgendes zu entnehmen:

Derselbe bemerkt, dass jede Vizinalbahn vor allem der Nothwendigkeit und den Interessen der betreffenden Gegend entsprechen müsse, ohne die Interessen des allgemeinen Verkehrs zu tangiren. Seine Pflicht sei, darauf zu achten, dass diesen Prinzipien bei jeder zu kreirenden Vizinalbahn entsprochen werde, ohne dass unnöthige Schwierigkeiten der Förderung solcher Bahnen in den Weg gelegt werden. Er unterstütze gern jede gesunde Initiative, welche eine planmässige Vergrösserung des Vizinalbahnnetzes anstrebt.

Bezüglich der Matraer Bahnen beleuchtete der Minister die Vortheile der projektirten Trace und betont, es sei in verkehrspolitischer und technischer Beziehung keinerlei Anlass vorhanden, die Konzession zu verweigern. Die bezüglich der Lage der Stadt Erlau laut gewordenen Bedenken seien unbegründet. Was die Frage der staatlichen Belastung und der Konkurrenz für die Staatsbahnen betrifft, gibt der Minister beruhigende Erklärungen.

Einhebung der Zölle bei den Kassen Wiener Eisenbahnen.

Anlässlich einer Anfrage aus der Geschäftswelt, wie es komme, dass, während bei dem Wiener Haupt-Zollamte für die in Silber eingezahlten Zollgebühren das Aufgeld nur nach dem monatlich festgesetzten Ausmasse eingehoben wird, die Zollamts-Expposituren in den Bahnhöfen, wo der Bahnkassirer zugleich Zollkassirer ist, bei der Entrichtung der Zollgebühren in Noten das Aufgeld nach einem höheren als dem gesetztlichen Ausmasse einheben, wurde namens des Finanzministeriums mitgetheilt, dass die einzelnen Eisenbahngesellschaften, in deren Wiener Bahnhöfen zollamtliche Exposituren bestehen, die eingehobenen Zölle in jenen Münzen zu entrichten haben, welche zu Zollzahlungen zugelassen sind, wogegen die Staatsverwaltung auf die Art und Weise, wie diese Bahnen die Zölle von den Parteien hereinbringen, keinen weiteren Einfluss nimmt.

Lüftung der Wagen vor deren Einstellung in den Zug.

Vom Oesterreichischen Handelsministerium wurde beim Herannahen der heissen Jahreszeit unter Hinweisung auf die Unannehmlichkeit und Gesundheitsschädlichkeit der warmen dicken Luft in den nicht gehörig gelüfteten Personenwagen angeordnet, dass die Wagendecken der in den Stationen der Sonnenhitze ausgesetzt gewesenen Personenwagen in angemessener Zeit vor ihrer Einstellung in die Züge mit kaltem Wasser begossen und die Koupees durch Oeffnen der Thüren und Fenster gehörig gelüftet werden.

Veröffentlichung der Tarife.

Die diesbezüglichen Bestimmungen wurden von der Oesterreichischen Generalinspektion in einem Erlasse vom 10. d. Mts. allen Bahnverwaltungen in Erinnerung gebracht. Gemäss § 4 der Betriebsordnung sollen alle Fahrpreis- und Frachtentarife, sowie die Bestimmungen über den Personen- und Sachenverkehr in allen Bahnhöfen und auf allen Aufnahmestationen affigirt werden; davon wurden mittelst Handelsministerial-Erlass vom 26. Oktober 1873 die Frachtentarife und das Betriebsreglement insofern ausgenommen, als dieselben ihres grösseren Umfanges wegen in einem stets zugänglichen Büreau jedes Stationsplatzes zur Einsicht des Publikums bereit zu liegen haben, worauf mittelst Affichen zu verweisen ist, während die Fahrpreise affigirt bleiben müssen. — Gemäss § 7 der Betriebsordnung sind alle Aenderungen der Tarife und Tarifbestimmungen 14 Tage vor ihrer Einführung zu veröffentlichen; bezüglich dieser Veröffentlichung wurde mittelst Handelsministerial-Erlasses vom 6. Dezember 1876 eine ausführliche Vorschrift herausgegeben; insbesondere hat die Generalinspektion den Gültigkeitstermin vom Tage der Vorlage ab strenge zu bemessen und bei vorkommenden Verspätungen die Hinausschiebung desselben um die Zeit der Verzögerung anzuordnen. — Die Verwal-

tungen werden schliesslich eingeladen, auch die ausländischen Bahndirektionen entsprechend zu verständigen, damit auch die im Auslande aufgelegten Tarife den betheiligten Oesterreichischen Bahnverwaltungen rechtzeitig zukommen, um der vorgeschriebenen Publikationsfrist genügen zu können.

Die Verkehrsentwickelung der Gotthard- und Arlbergbahn.

Diese beiden neuesten und grössten Alpenbahnen zeigen, wie der „Pester Lloyd" berichtet, die gleiche Erscheinung des Verkehrsaufschwunges, der bereits einen konstanten Charakter angenommen hat, wodurch deren Bestimmung und Nothwendigkeit als internationale Schienenstrassen am besten dokumentirt wird. Die Gotthardbahn hat den Wechselverkehr der Schweiz mit Italien sowie jenen zwischen Deutschland und Italien einer grossen Entwickelung zugeführt. Auch der Verkehr auf der Arlbergbahn gestaltete sich sehr befriedigend, trotzdem seit Eröffnung derselben der Getreideexport aus Ungarn, auf welchen dabei in erster Linie gerechnet wurde, durchaus keine günstigen Geschäftsperioden aufzuweisen hatte und überdies diese Route den Verkehr mit der leistungsfähigen via Baiern theilen musste. Indessen zeigt sich schon jetzt die eminente Wichtigkeit der Arlbergbahn für Oesterreich-Ungarn. Nicht allein die allgemeine Transportverbilligung und die namentlich für Südungarn resultirende Wegabkürzung hat einen günstigen Einfluss auf den Güteraustausch bewirkt, sondern die Verfrachtung, resp. der Export mancher Produkte, wie frisches Fleisch, Hornvieh etc., war eben nur auf diesem unabhängigen Verfrachtungswege ermöglicht. Dabei gab derselbe bereits tüchtige Proben seiner Leistungsfähigkeit, die noch gesteigert wird durch die successiv erfolgende Ausrüstung derselben mit den für eine grössere Güterbewegung erforderlichen technischen Hilfsmitteln. Es zeugt ferner für eine günstige Anlage und Durchführung der beiden in Rede stehenden Gebirgsbahnen, dass dieselben seit ihrer Eröffnung noch unter keinen ernstlichen Verkehrsunterbrechungen zu leiden hatten.

Eisenbahn-Vorkonzessionen.

Das Handelsministerium hat den Eisenbahnbau-Unternehmern und Ingenieuren Karl v. Demuth und Eduard Klemensiewicz in Wien die erbetene Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von Rohitsch bis zur Steierisch-Croatischen Landesgrenze in der Richtung gegen Krapina auf die Dauer eines Jahres; dem Präsidenten der Handels- und Gewerbekammer in Laibach, Joseph Kuschar, im Vereine mit dem Direktor der Krainerischen Industriegesellschaft, Karl Luckmann, dem Herrschaftsbesitzer Emerich C. Mayer, dem Handelsmanne und Direktor der Krainerischen Sparkasse in Laibach, Joseph Tomek, dem Ingenieur und Gutsbesitzer Franz Kotnik und dem Mitgliede des Landesausschusses, Johann Murnik in Laibach, die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Laibach nach Rudolphswerth und Gurkfeld, sowie von Laibach über Reifnitz nash Gottschee auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Mangelhafte Konstruktion eines Absperrschrankens.

Die Entscheidungen der Königlich Ungarischen Kurie (Oberster Gerichsthof) in Eisenbahnfragen verdienen grössere Aufmerksamkeit. Eine solche behandelt die Haftungsfrage bezüglich einer solchen Mangelhaftigkeit und lautet: Die Eisenbahn hat einen durch die mangelhafte Konstruktion des Absperrschrankens entstandenen Unfall nicht zu vertreten, wenn durch eine Expertise erwiesen ist, dass derselbe den von der Regierung vorgeschriebenen diesfälligen Normalien entspricht. Den Motiven dieser publizirten Entscheidung ist zu entnehmen, dass die Mangelhaftigkeit des Schrankens weder bei der ursprünglichen politischen Begehung, noch später behördlich gerügt wurde; diese angebliche Mangelhaftigkeit hätte den Kläger zur grösseren Vorsicht veranlassen sollen; der ihn getroffene Unfall ist als eine vis major anzusehen, welche die Bahn nicht zu vertreten hat.

Der Kaufschillingsrest der Südbahnlinie Wien-Triest.

Die Staatsverwaltung hat gegen die Südbahngesellschaft auf Zahlung eines Betrages von 4 Millionen Gulden sammt 6 pCt. Verzugszinsen bei dem schon seit 2 Jahren konstituirten Schiedsgerichte nunmehr geklagt. Der Sachverhalt ist bekanntlich folgender: Gemäss dem Uebereinkommen vom 13. April 1867 ist der Restbetrag der Ablösungssumme für die Linie Wien-Triest in der Höhe von 30 Millionen Gulden aus dem Ueberschusse der Bruttoeinnahmen über 14 100 Gulden pro Kilometer und Betriebsjahr zu begleichen, und zwar bei einer Bruttoeinnahme von über 14 100 Gulden bis 14 500 Gulden mit einem Zehntel, bei einer Bruttoeinnahme von über 14 500 Gulden aber ausserdem mit einem Viertel dieses Ueberschusses. Das gedachte Uebereinkommen, in welchem zunächst die Art der Berechnung der an den Staat zu leistenden Abschlagszahlungen festgesetzt wird, enthält aber weitere Bestimmungen darüber, wie dieser Berechnungsmodus mit der Einrichtung der Einkommensteuer in Einklang zu bringen ist und normirt diesbezüglich, dass die Zahlung jenes Zehntels respektive Viertels an den Staat insolange und in dem Masse nicht stattzufinden hat, als dasselbe zur Entrichtung der Einkommensteuer in Anspruch genommen werden müsste. Der Gesellschaft obliegt nun seit 1. Januar 1880 die Zahlung der Einkommensteuer und hält sich dieselbe im Sinne der erwähnten Bestimmung nicht für verpflichtet, weitere Abschlagszahlungen auf die Linie Wien-Triest zu leisten. Bis zum Jahre 1880 hatte die Südbahn bereits einen Betrag von 6,3 Millionen Gulden auf den Kaufschillingsrest entrichtet. Der Staat stellt nun folgendes Klagebegehren:

Das Schiedsgericht wolle erkennen: Es haben für die Auslegung und Anwendung des Absatzes 3, Artikel 12, des Uebereinkommens vom 13. April 1867 folgende Grundsätze zu gelten: 1. Bei Anwendbarkeit desselben ist überhaupt Bedacht zu nehmen, dass die von der Gesellschaft jeweilig an die Staatskasse zu entrichtende Einkommensteuer den Betrag übersteige, welchen die Gesellschaft ihren Kapitalgläubigern aus dem Titel der Oesterreichischen Einkommensteuer von den Obligationszinsen in Abzug bringt, und ist die Einkommensteuer nur mit jenem Differenzbetrage in Rechnung zu ziehen, mit welchem dieselbe grösser ist, als der den Obligationsbesitzern gemachte Abzug. 2. Unter der Einkommensteuer ist die landesfürstliche Einkommensteuer (Ordinarium und ausserordentlicher Staatszuschlag) mit Ausschluss der Landes-, Bezirks-, Gemeinde- und sonstigen nicht ärarischen Zuschläge und Umlagen gemeint. 3. Der dritte Absatz des Artikels 12 des Uebereinkommens vom Jahre 1867 ist dahin zu verstehen, dass das vom 1. Januar 1880 nach dem zweiten Absatze des Artikels 12 für ein Betriebsjahr ermittelte Zehntel respektive Viertel insolange und in dem Masse an den Staat nicht bezahlt werden soll, als das Oesterreichisch-Ungarische Südbahnnetz nicht einen Bruttoertrag in solcher Höhe liefern würde, dass der Ueberschuss dieses Bruttoertrages über die garantirte Jahresziffer, das ist über 13 182 fl. pro Kilometer und Jahr, nach Abzug von $^{3}/_{5}$ desselben ausreicht, um nebst dem die Gesellschaft nach Abzug des von ihr den Obligationären gemachten Zinsenabzuges treffenden Betrage der landesfürstlichen Einkommensteuer noch obiges Zehntel respektive Viertel zu bedecken. Das Schiedsgericht wolle ferner in Anwendung der prinzipiellen Entscheidung auf die Betriebsjahre 1880, 1881 und 1882 zu Recht erkennen: Die Südbahngesellschaft sei schuldig, auf Abschlag des noch unberichtigten Restbetrages der an den Oesterreichischen Staat zu zahlenden Ablösungssumme binnen vierzehn Tagen für das Jahr 1880 den Betrag von 1 008 616,13 fl., für das Jahr 1881 den Betrag von 1 354 746,34 fl. und für das Jahr 1882 den Betrag von 1 693 169,58 fl. an die Oesterreichische Staatsverwaltung zu bezahlen.

Ungarische Direktorenkonferenz.

In derselben wurden ausser einigen internen Fragen noch folgende Gegenstände vom allgemeineren Interesse verhandelt: a) die vom Kommunikationsministerium gewünschte Tarifbegünstigung für lebende Pflanzen wurde dem Tarifkomitee zur Antragstellung überwiesen; b) wegen der vom Kommunikationsministerium verlangten Fahrpreisermässigung für Geisteskranke und deren Begleiter wird behufs der Erzielung eines einheitlichen Vorganges mit der Oesterreichischen Direktorenkonferenz das Einvernehmen gepflogen; c) für die historische Ausstellung in dem Galizischen Landstädtchen Betz wurden namhafte Frachtbegünstigungen gewährt.

Verhandlung beim Wiener Eisenbahn - Schiedsgericht.

Die Klage eines Kaufmannes betraf den Rückersatz von bezahlter Mehrfracht im Gesammtbetrage von circa 250 fl. für vier Sendungen Weinhefe, für welche die Frachtgebühr irrigerweise nach dem Tarife für Hefe, Presshefe, berechnet worden sei, während nach dem Anspruche des Klägers Weinhefe als Dungmittel unter die niedrigere Tarifpost: Trebern, Trestern etc., hätte subsumirt werden sollen. Das Schiedsgericht erkannte auf Zurückweisung der Klage theils aus formellen, theils aus meritorischen Gründen. Bezüglich einer Sendung mangelte dem Kläger die Legitimation zur Klage, weil die Sendung vom Lagerhause der Unionbank an einen Dritten ging, und der Besitz des Frachtbriefes allein zur Klagelegitimation nicht hinreiche, da ein Frachtbrief kein Inhaberpapier sei. Bezüglich einer zweiten Sendung ist die Klage verjährt, da dieselbe erst nach Ablauf von drei Jahren eingebracht wurde. Das Schiedsgericht ging hierbei von der Ansicht aus, dass, da die Klage wegen eines Irrthumes in der Berechnung der Frachtgebühr erhoben wurde, im Sinne des Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches die Verjährung schon nach drei Jahren und nicht erst nach dreissig Jahren eintrete. Was endlich die beiden anderen Sendungen betrifft, so war zur Zeit derselben, im Jahre 1882, ein Tarif in Geltung, in welchem Weinhefe nicht speziell angeführt war, daher unter den allgemeinen Begriff Hefe fiel, die Berechnung der Fracht also nach der Tarifpost Hefe erfolgte. Erst in dem Tarife vom Jahre 1883 wurde Weinhefe unter die Tarifpost Trebern, Trestern etc. aufgenommen. Nach § 50 des Eisenbahn-Betriebsreglements hat der Versender für die Richtigkeit seiner Angaben zu bürgen und die Folgen, die aus einer unrichtigen, undeutlichen, ungenauen Angabe entspringen, selbst zu tragen. Der Kläger hat sich daher

die Folgen davon selbst zuzuschreiben, dass die Sendungen nicht genauer als Trebern oder Trestern bezeichnet waren.

35. Generalversammlung der Südbahn.

Dieselbe fand am 16. d. M. statt. Nach Verlesung des Geschäftsberichts resümirt der Vorsitzende: Es verbleibt aus dem Betriebsjahr 1884 ein Ueberschuss von 2 140 690 fl., der sich durch den Saldo des Vorjahres auf 2 923 884 fl. erhöht. Der Verwaltungsrath beantragt die Vertheilung einer Dividende von 7 Frcs. pro Aktie. Demnach würde auf die 745 030 Aktien, welche am 31. Dezember 1884 im Umlaufe waren, zu 7 Frcs. = 2 fl. 80 kr. Oe. W., der Betrag von 2 086 084 fl. als Dividende entfallen und der Rest von 837 800 fl. auf neue Rechnung vorgetragen werden. Der Dividendenkoupon würde vom 1. Juni ab zur Einlösung gelangen. Der Vorsitzende bemerkt zur Ergänzung des Berichtes bezüglich des Streites mit der Staatsverwaltung über die Kaufschillingsrest-Zahlungen für die Linie Wien-Triest (siehe vorstehende Notiz), dass vor wenigen Tagen die langerwartete Klage der Staatsverwaltung dem Schiedsgerichte zugestellt worden, dass aber die Verwaltung noch nicht im Besitze der Klage sei. Die Rechnungsabschlüsse sowie der Antrag des Verwaltungsrathes in Betreff der Verwendung des Reinerträgnisses wurden genehmigt, ebenso der Antrag des Verwaltungsrathes auf Aufnahme eines Anlehens im Höchstbetrage von 20 Millionen Gulden Gold. Der Verwaltungsrath beabsichtigt, ein zu 4 pCt. in Gold verzinsliches, auf Markwährung lautendes und innerhalb der Konzessionsdauer mittelst Verloosung rückzahlbares Anlehen in der Höhe von 40 Millionen Mark zu emittiren, wovon jedoch gegenwärtig nur die Hälfte mit 20 Millionen Mark zur Ausgabe gelangen soll, während die andere Hälfte in der Fundirung der Reserven des Unternehmens ihre Verwendung finden würde. Der Verwaltungsrath befindet sich bereits im Besitze der prinziellen Genehmigung der Regierung für ein derartiges Anlehen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Trotz des nun gesicherten Weltfriedens und der Geldüberfülle konnte doch die haussirende Strömung nicht auf allen Punkten durchgreifen. Der Deutsche Roggenzoll und die Klage der Staatsverwaltung gegen die Südbahn, welche deshalb auf 128,75 wich, verstimmten den Eisenbahnmarkt. Die wahrscheinliche Dividende der Staatsbahn von 30 Frcs. behauptete ihren Kours von 300,50, trotz einer starken Kontremine; die Annahme des Uebereinkommens mit der Nordbahn gilt nun als gesichert, was die Behauptung des Kourses von 2430 zur Folge hatte. Unter dem Druck der Deutschen Zollerhöhung litt zunächst Karl-Ludwigbahn, welche bis auf 251,50 gewichen ist; dagegen ist für Lemberg-Czernowitz (223,50) noch immer sehr gute Meinung. Elbethal (168,50) profitirte ungeachtet der etwas getäuschten Dividendenhoffnung von dem bessern Kourse der auf 167 gestiegenen Nordwestbahn.

Hessische Ludwigsbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Das gesammte Netz der Hessischen Ludwigsbahn umfasste 707,91 km, von welchen 529,17 km auf die nicht garantirten und 178,74 km auf die garantirten Bahnlinien entfielen. Das gesammte Anlagekapital, welches sich Ende 1883 auf 106 200 000 ℳ belief, wurde zufolge der Allerhöchsten Genehmigungsurkunde vom 6. Februar 1884 um den Betrag von 5 700 000 ℳ erhöht, so dass sich dasselbe Ende 1884 auf 111 900 000 ℳ bezifferte.

Das Berichtsjahr zeigt eine Besserung der finanziellen Ergebnisse, die Einnahmen haben sich um 91 300 ℳ erhöht und beliefen sich auf 17 180 745 ℳ. Zu dieser Erhöhung haben alle Strecken und alle Zweige des Verkehrs beigetragen. Der Personenverkehr ist prozentual stärker gewachsen als der Güterverkehr. Eine Vergleichung nach lokalem, direktem und Durchgangsverkehr ergibt eine vorwiegende Steigerung des Lokalverkehrs im allgemeinen und besonders im Güterverkehre. Im Personenverkehre ist besonders die beliebige Benutzung der Billete für den Rheinischen Verkehr auf jeder der konkurrirenden Routen hervorzuheben und als von besonderer Bedeutung für den Touristenverkehr wird die Einführung der kombinirbaren Rundreisebillete im Gebiete des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen hervorgehoben. Im Verkehr mit Baden und Bayern wurde die Expressgutbeförderung eingeführt. Im Güterverkehre wurden die bestehenden direkten Verbands- und Transittarife durch Aufnahme neuer Stationen vielfach ergänzt und durch Ausnahmetarife erweitert; die Resultate der bekannten Verkehrskündigung seitens der Preussischen Staatsbahnen gehören dem Jahre 1885 an.

Befördert wurden 8 079 029 Personen (gegen 7 571 766 in 1883), 12 093 t (gegen 11 335 t) Reisegepäck, 923 (gegen 818) Fahrzeuge, 172 (gegen 153) Leichen, 244 032 qm (gegen 246 103) Vieh in Wagenladungen, 21 313 (gegen 16 641) Stück Kleinvieh und 3 854 902 t (gegen 3 655 082 t) Frachtgut. Zur Beförderung sämmtlicher Reisenden und Güter wurden 140 302 (gegen 141 625) Züge abgefertigt und auf den garantirten Strecken 926 094 (gegen 874 754), auf den nichtgarantirten Strecken 4 405 415 (gegen 4 155 789) Nutzkm zurückgelegt, auf beiden Strecken zusammen wurden mit eigenen und fremden Wagen 144 986 107 (gegen 134 921 972) Achskm gefahren.

Die Einnahmen vertheilen sich auf: den Personenverkehr mit 6 199 530 ℳ = 26,35 (gegen 36,32) pCt., den Güterverkehr mit 9 837 779 ℳ = 57,66 (gegen 58,24) pCt., Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen etc. mit 45 542 ℳ = 0,26 (gegen 0,29) pCt., Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln mit 53 284 ℳ = 0,32 (gegen 0,29) pCt., Erträge und Veräusserungen mit 266 110 ℳ = 1,56 (gegen 1,41) pCt., verschiedene sonstige Einnahmen mit 656 384 ℳ = 3,85 (gegen 3,45) pCt., in Summa 17 058 629 ℳ. Der Wasserverkehr zu Gustavsburg war um rund 30 000 t stärker als im Vorjahre, der kontrollirte Verkehr zwischen Wasserstrasse und Bahn war in den Häfen Mainz-Gustavsburg um dieselbe Summe stärker als im Vorjahre, der kombinirte Wasserverkehr für den Mannheimer Hafen hat allein im Getreideverkehr eine Zunahme von 85 000 t oder 33 pCt. gegen das Vorjahr gegeben.

Die Betriebsausgaben von in Summa 9 004 439 ℳ vertheilen sich auf die allgemeine Verwaltung mit 1 004 197 ℳ = 11,15 (gegen 10,96) pCt., die Bahnverwaltung mit 2 637 637 ℳ = 29,29 (gegen 31,15) pCt., die Transportverwaltung mit 5 363 605 ℳ = 59,56 (gegen 57,89) pCt.; dieselben zerfallen in persönliche Ausgaben und zwar Besoldungen mit 2 131 554 ℳ = 23,67 (gegen 23,25) pCt. und andere persönliche Ausgaben mit 1 862 341 ℳ = 20,68 (gegen 20,11) pCt., sowie sachliche Ausgaben für: allgemeine Kosten 774 699 ℳ = 8,60 (gegen 9,53) pCt., Kosten der Unterhaltung und Erneuerung 699 916 ℳ = 7,77 (gegen 8,88) pCt., Kosten des Bahntransports 1 445 717 ℳ = 16,05 (gegen 15,41) pCt., Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände 1 249 818 ℳ = 13,88 (gegen 14,21) pCt., Kosten erheblicher Ergänzungen, Erneuerungen und Erweiterungen 37 321 ℳ = 0,42 (gegen 0,19) pCt., Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen 545 434 ℳ = 6,06 (gegen 6,61) pCt. und Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel 258 639 ℳ = 2,87 (gegen 2,41) pCt.

Die Ausgaben betrugen für die

	pro km	pro Nutzkm
allgemeine Verwaltung	1 419 (gegen 1 376) ℳ	0,19 (gegen 0,19) ℳ
Bahnverwaltung . . .	3 726 („ 3 909) „	0,49 („ 0,55) „
Transportverwaltung .	7 577 („ 7 266) „	1,01 („ 1,02) „

	pro Wagenachskm
allgemeine Verwaltung	0,7 (gegen 0,7) ₰
Bahnverwaltung . . .	1,8 („ 2,1) „
Transportverwaltung .	3,7 („ 3,7) „

Der Ueberschuss belief sich auf 8 053 190 ℳ. Nach Abzug der Einnahmen und Ausgaben à Conto Erneuerungs- und Reservefonds beziffern sich die Einnahmen auf 16 799 738 ℳ, die Ausgaben auf 7 755 621 ℳ und der Ueberschuss auf 9 044 117 ℳ. Die Betriebsausgaben betrugen von den Betriebseinnahmen 46,165 (gegen 47,350) pCt., der Ueberschuss beträgt 4,836 (gegen 4,629) pCt. des Anlagekapitals.

Nach Abzug von 2 pCt. Abschlagsdividende für das Aktienkapital von 111 900 000 ℳ standen der Generalversammlung noch 4 094 715 ℳ zur Verfügung, welche wie folgt verwandt wurden: an Dividende wurden (ausser der bereits bezahlten 2 pCt. Abschlagsdividende) 2¼ pCt. Dividende mit 2 685 600 ℳ, als Dotation des Erneuerungsfonds der nicht garantirten Linien 900 000 ℳ, als Zuweisung zum Reservefonds 35 685 ℳ, an Tantième 186 318 ℳ, als Beitrag zur Pensionskasse der Angestellten 100 000 ℳ gezahlt und 187 112 ℳ wurden auf neue Rechnung vorgetragen.

Amtlicher Bericht der Italienischen Regierung über Eisenbahnbauten.

Der Fortsetzung des amtlichen Berichts der Italienischen Regierung über die im Bau begriffenen Eisenbahnen entnehmen wir nachstehendes:

Linien zweiter Ordnung:

Ivrea-Aosta, 66 km. Am Schluss des Jahres 1882 befanden sich alle fünf Abtheilungen der Linie im Bau. Im Jahre 1883 wurden die Eisenkonstruktionen zum grössten Theil fertiggestellt. Im letzten Bericht ist auf die Schwierigkeiten der Ausführung hingewiesen; man hat sich jetzt gezwungen gesehen, auf der Strecke Verrès-Chambave den bereits auf 220 m ausgeführten Tunnel von Torrensec gänzlich aufzugeben und denselben mittelst Verlegung der Linie in geeigneterem Terrain zur Ausführung zu bringen. Die Strecke Tavagnasco-Quincinette ist fertig.

Gozzano-Domodossola, 53,7 km. Die Anfangsstrecke Gozzano-Orta wurde kürzlich fertig gestellt und dem Betriebe übergeben. Die übrigen Strecken befinden sich in verschiedenen Stadien der Ausführung.

Cuneo-Nizza über Ventimiglia, 50,3 km. Von der ersten Strecke Cuneo-Borgo S. Dalmazzo wurden im November 1883 die Arbeiten auf 698 m fertiggestellt, die übrigen 11 721 m wurden zu Anfang dieses Jahres vergeben und die Arbeiten, welche zuerst durch das Hochwasser des Giessbaches Gesso behindert waren, schreiten jetzt rüstig vor, so dass die Fundamente

für die Brücke über denselben und 42 kleinere Kunstbauten fertig sind. Der Abschnitt Borgo S. Dalmazzo-Vernante wird vergeben und die Vorarbeiten für die drei anderen Abschnitte, innerhalb welcher sich der grosse Tunnel durch den Colle di Tenda befindet, sind fast beendet.

Giovi-Hülfsbahn, 22,6 km. Auf der Strecke Rivarolo-Mignanego wurden die Arbeiten Anfang Juli 1883 begonnen. Es sind hier 19 grössere Bauwerke, nämlich 17 Viadukte mit mehreren Oeffnungen und zwei Brücken von je 16 m Lichtweite herzustellen. Die Gesammtlichtweite beträgt 1 398,7 m. Die Anzahl der zu erbauenden Tunnel beträgt 18 mit einer Gesammtlänge von 4 215,69 m.

Bis zum 30. Juni 1884 waren 52 Einschnitte, 28 Dämme, 18 grössere Bauwerke, 29 kleinere, 16 Tunnel und 10 Stützmauern angefangen, so dass noch in Agriff zu nehmen sind 11 Einschnitte, 22 Dämme, 37 kleinere Bauwerke und 2 Tunnel. Der Baufortschritt der Tunnel betrug am 30. Juni an Richtstollen 2 043,27 m, Scheitelgewölbeausbruch 1 789,32 m, Strosse 802,03 m, Vollausbruch 412,51 m. Der Geldbetrag für die ausgeführten Arbeiten inkl. der Enteignungen betrug 2 593 144 ℳ.

Die Einschnitte sind in beweglichen thonigen Schichten mit sehr reicher Wasserinfiltration herzustellen, so dass es schwierig ist, Böschungen unter 45° auszuführen. Bei einigen haben sich Risse von bedeutender Ausdehnung oberhalb gezeigt und man muss behufs Vermeidung von Rutschungen umfangreiche Entwässerungen anlegen.

Bei den Gründungsarbeiten einiger der grösseren Bauwerke, wie der Viadukte über das Verde-Thal, das von Remairene und von Trasta, traf man wider Erwarten Alluvialschichten mit starkem Wasserzudrang bis zu bedeutender Tiefe, wodurch erhebliche unvorhergesehene Kostenvermehrungen eingetreten sind. In verschiedenen Tunneln zeigten sich Risse und Spalten auf der Oberfläche; in dem von Rimessa entstand am Südende in weichem, blähendem Thonboden ein gewaltiger Druck, so dass ein Theil des Mauerwerkes von 0,93 m Widerlagstärke und 0,53 m Sohlengewölbstärke so bedeutend beschädigt wurde, dass es mit erheblichen Kosten erneuert werden musste.

Die vielen Streitigkeiten mit dem Unternehmer, welche sich hauptsächlich auf die erforderlichen Steinbrüche bezogen, sind durch Entscheidung des Hohen Raths für öffentliche Arbeiten grösstentheils beigelegt.

Auf der Strecke Mignanego-Ronco sind ausser dem grossen Tunnel von Ronco (8 288,33 m lang), welcher den grössten Theil der Arbeit ausmacht, 5 Bauwerke mit 196,7 m Lichtweite und 11 kleinere Bauwerke herzustellen. Die Arbeiten sind Anfang März 1883 begonnen und sollen am 31. März 1885 beendigt sein. Bauschwierigkeiten hinsichtlich der Fundirung der Brücken sind hier nicht aufgetreten.

Bei dem grossen Tunnel hingegen, welcher von beiden Mundlöchern aus von einem saigeren Stollen bei Busalla und von einem kurzen Seitenstollen angegriffen wurde, verhinderte die geringe Festigkeit des vorgefundenen Materials, die vorgesehene Anwendung mechanischer Bohrapparate, obgleich am südlichen Mundloch die Installation nach System Brandt bereits fertiggestellt war und hierdurch blieb der mittlere Tagesfortschritt weit hinter dem Voranschlag zurück. Um bei derartigen ungünstigen Umständen die rechtzeitige Fertigstellung des Tunnels zu ermöglichen, machte die technische Direktion im Dezember 1883 bezügliche Vorschläge, welche inzwischen vom Hohen Rath der öffentlichen Arbeiten als annehmbar bezeichnet sind und hinsichtlich deren eine Einigung mit dem Unternehmer dem Abschluss nahe ist. Auch zeigt sich der Fels an der Südseite jetzt hinreichend hart, um den Angriff mit den Bohrmaschinen zu gestatten.

Der Gesammtfortschritt der verschiedenen Arbeitsstollen betrug am 30. Juni 1884 für den Stollen 1 103 m, für den Scheitelgewölbeausbruch 908 m, für die Strosse 705 m, für Vollausbruch 833 m und für fertige Bekleidung 735 m. Die Ausgaben betrugen bis zu vorgenanntem Termin 2 418 808 ℳ.

Sondrio-Colico-Chiavenna, 64,4 km. Die Strecken Colico-Morbegno und Colico-Campo, die im Jahre 1881 vergeben sind, sind bis auf die Eisenkonstruktion fertig. Die Strecke Morbegno-Sondrio wird am 31. März 1885 fertig, bei den übrigen Theilen ist die Ausführung wegen verschiedener Verlegungen der Linie noch nicht begonnen.

Belluno-Feltre-Treviso, 85,4 km. Im Jahre 1883 und in der ersten Hälfte 1884 wurden die ersten fünf Strecken von Belluno bis Levada an die Unternehmer vergeben und sind jetzt in Ausführung begriffen. Die übrigen Theile von Levada bis Treviso wurden bereits Ende 1883 fertiggestellt und sind seit dem 29. April 1884 im Betrieb.

Macerata-Albacina. Der Abschnitt Albacina-Matelica, welcher bereits im Jahre 1880 vergeben wurde, sollte im September 1883 fertig sein, aber er wird ungefähr ein Jahr später fertig. Die Anschlussstrecke bis S. Severino wurde dem Unternehmer im Juni 1883 übergeben und wird im Laufe des Jahres 1885 fertig werden. Für die übrigen drei Strecken sind die speziellen Vorarbeiten fertig.

Ascoli-S. Benedetto, 27,8 km. 1883 wurden die Arbeiten auf 18 km bei S. Benedetto fertiggestellt und die Hochbauten errichtet, womit man jetzt beinahe fertig ist. Die Reststrecke sollte im Februar 1885 fertig sein.

Teramo-Giulianova. Die Linie ist am 12. Juli 1884 dem Betrieb übergeben.

Avezzano-Roccasecca, 75,2 km. Der Abschnitt Roccasecca-Arce würde zum Vollendungstermin, nämlich Ende 1883 fertig gewesen sein, aber in der Nähe der Brücke über den Provitolo zeigte der 14 m hohe und 180 m lange Damm sowie der anschliessende Einschnitt im Herbst 1883 und den darauf folgenden Monaten Februar und April erhebliche Erdrutschungen und Risse, deren Wiederherstellung man in kurzem beendet haben wird. Auf den Abschnitten Arce-Arpino-Sora wurden die Arbeiten September 1883 begonnen. Für die übrigen Strecken Sora-Civita d'Antino-Avezzano sind die Projekte noch in Arbeit.

Benevento-Avellino, 29,5 km. Bis Ende Juni 1883 war die Strecke Avellino Prata beinahe fertiggestellt.

Cosenza-Nocera-Tirrena. Das definitive Projekt, welches auf Kosten der Provinz Cosenza aufgestellt ist, wurde vom Hohen Rathe der öffentlichen Arbeiten am 28. September 1883 genehmigt.

Marina di Catenzaro-Stretto Veraldi. Am 15. Juli 1883 ist der erste Theil von der Marina bis zum Bahnhof von Catanzaro, 8 550 m lang, fertiggestellt und dem Betrieb übergeben. Das Projekt für den zweiten Theil, welches im grossen und ganzen vom Hohen Rath hinsichtlich der kontinuirlichen Variante mit Abzweigung nach Catanzaro bei km 6 genehmigt ist, wird zur Zeit einer weiteren Bearbeitung behufs Herabsetzung der jetzt auf 10 209 600 ℳ veranschlagten Kosten unterzogen.

Tarranto-Brindisi, 69,2 km. Die vier Abschnitte der Linie sind im Bau und obgleich erhebliche Verzögerung eingetreten ist, hofft die Verwaltung bis zu dem gesetzlich vorgeschriebenen Termin im Laufe des Jahres 1885 die Linie eröffnen zu können.

Siracusa-Licata. Die Linie ist in zwei Abschnitte getheilt, Siracusa-Noto, 31,2 km, und Noto-Licata, 163 km für die Küstenlinie und 168 km für die innere Linie. Von der ersten Strecke sind 8 km bei Siracusa fast fertig, die nächstfolgenden 12 km sind ziemlich vorgeschritten und die Reststrecke hat Verzögerungen durch die von Interessenten angeregte Frage der Verlegung der Bahnhöfe Avola und Noto erlitten. Für die Strecke Noto-Licata wurde die Frage hinsichtlich der Trace noch nicht definitiv entschieden, obgleich sich der Hohe Rath der öffentlichen Arbeiten für die innere Linie ausgesprochen hat. Da beiden Tracen die Strecke Licata-Terranova gemeinsam ist, so wurden die definitiven Vorarbeiten auf ca. 23 km fertiggestellt und liegen zur Zeit zur Entscheidung vor; es fehlen daher von der ganzen Linie behufs Fertigstellung der speziellen Vorarbeiten Noto-Terranova von 139 km für die Küstenlinie und 144 km für die innere Linie.

Adria-Chioggia, 31,2 km. Die ersten beiden Theile Adria-Loreo-Adige sind fertig, an den übrigen fehlen nur noch die grossen Brücken über die Adige und die neue Brenta.

Lecco-Colico. Die speziellen Vorarbeiten für drei Abschnitte dieser Linie sind fertiggestellt und die des ersten genehmigt, aber auf Grund der Vorstellung der Provinz und der interessirten Kommunen und eines an Ort und Stelle geschickten Inspektors der Regierung wurde die Ueberarbeitung der Vorarbeiten mit der Absicht, schwächere Krümmungen und geringere Steigungen einzuführen, angeordnet. Die zulässige Grenze soll für die Radien 300 m bei einer Steigung von 1 : 70 betragen.

Linien dritter Ordnung.

Novara-Varallo, 51 km. Die ersten Theile sind am 22. Februar 1883 dem Betrieb übergeben, die letzte Strecke wurde an den Unternehmer am 1. Juli 1884 vergeben.

Chivasso-Casale, 46,6 km. Im ersten Theile begannen die Arbeiten der Unternehmung im Januar 1884, besonders an dem grössten Bauwerk der Linie, der Brücke über die Baltea, welche 7 überwölbte Oeffnungen von 18,2 m enthält.

Carmagnola-Bra, 20,3 km. Dieselbe wurde am 7. April 1884 dem Betrieb übergeben.

Cuneo-Mondovì, 25,9 km. Wie schon in den früheren Berichten erwähnt wurde, lagen hier 4 verschiedene Tracen vor und das Gutachten des Hohen Raths entschied für die Linie über Beinette. Der erste Abschnitt ist fertig, der zweite wird zur Zeit vergeben, der dritte wurde im Juni 1883 vergeben.

Vercelli-Mortara, Cava-Carbonara-Cava Manara, Bresana-Broni und Verlängerungen nach Pavia und Stradella. Am 15. September 1883 wurde mit der Betriebseröffnung Cava-Carbonara-Cava Manara die ganze Linie fertig.

Airasca-Cavallermaggiore, 34,1 km. Die Arbeiten des Stückes Airasca-Moretta sind seit Oktober 1882 im Bau, nachdem die Verhandlungen mit den Provinzen Torino und Cuneo wegen Mitbenutzung der Eisenbahnbrücken über den Po und die Pellice für die Provinzialstrassen und einige weitere Bauschwierig-

keiten ihre Erledigung gefunden haben. Der Bau der zweiten Strecke wurde in den ersten Monaten des Jahres 1884 begonnen.

Lecco-Como, 40,3 km, und Ponte S. Pietro-Seregno, 31 km. Von der ersten Linie sind die Vorarbeiten für die ersten beiden Abschnitte vorgelegt und die übrigen in Arbeit. Auf der andern Linie sind zwei Abschnitte im Bau und das Projekt für die Addabrücke genehmigt. Ueber die andern Abschnitte der Linie liegen noch Meinungsverschiedenheiten hinsichtlich der Trace vor.

Parma-Brescia-Iseo, 119 km. Im Jahre 1883 wurde das Projekt der Strecke Brescia-Mandolossa vorgelegt und Ende des Jahres vergeben, für die andern Theile mit einer Gesammtlänge von 54 km liegen verschiedene Varianten vor und man arbeitet an einer neuen, welche hauptsächlich Brescia berühren soll. Die Anfangsstrecke Parma-Colorna, 15 km, ist schon im Betriebe und auf den übrigen Strecken wird energisch gearbeitet. Im Juli 1884 hatte man mit dem Bau der Brücke über den Po bei Casalmaggiore angefangen. R. B.

Prinz Heinrich-Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Das Netz der Prinz Heinrich-Eisenbahn umfasste Ende 1884 folgende Linien: 1. Esch an der Alzette-Athus 21,456 km, 2. Petange-Französische Grenze bei Lamadelaine 9,422 km, 3. Flügelbahn Esch nach dem Galgenberg mit Abzweigung 1,684 km, 4. Petange-Ettelbrück 52,186 km, 5. Flügelbahn von Autel 4,093 Kilometer, 6 Flügelbahn Hagen-Bettingen 1,109 km, 7. Wasserbillig-Diekirch 49,511 km und 8. Kautenbach-Wiltz 9,483 km, in Summa 148,944 km. Die Linie sub 1 ist zweigleisig und umfasst mit den Linien sub 2 und 3 das Netz der Bergwerksbahnen, die Strecken sub 4, 5 und 6 bilden die Attertlinie, die Strecke sub 7 die Sûrelinie und die Strecke sub 8 wird mit dem Namen „Zweites Netz" bezeichnet.

Während des Jahres 1884 hatte sich die Krisis in der Montanbranche bedeutend verschärft, verschiedene an der Bahn gelegene Hochöfen hatten während der Hälfte des Jahres gefeiert und das Becken von Longwy hatte seine Produktion um die Hälfte vermindert. Diese Stagnation hat auf die Einnahmen der Bahn ungünstig gewirkt, obwohl die Ausgaben möglichst reduzirt wurden.

Es betrugen auf den einzelnen Linien und zwar auf:

	der Bergwerkslinie Frcs.	der Attertlinie Frcs.	der Sûrelinie Frcs.	der Wiltzerlinie Frcs.
die Einnahmen	1 516 441	438 768	200 435	34 225
die Ausgaben	852 288	316 104	228 511	42 534
der Gewinn oder Verlust	+ 664 152	+ 122 662	— 28 076	— 8 308

In Summa beliefen sich die Einnahmen auf 2 189 868 Frcs. (gegen 2 695 027 Frcs. in 1883), die Ausgaben auf 1 439 438 Frcs. (gegen 1 684 793 Frcs.) und der Ueberschuss auf 750 430 Frcs. (gegen 1 010 234 Frcs.).

Gegen das Vorjahr haben sich die Einnahmen auf dem Netze der Bergwerkslinien um 455 237 Frcs. und auf der Attertlinie um 52 553 Frcs. vermindert, dagegen auf der Sûrelinie um 2 437 Frcs. und auf der Wiltzerlinie um 194 Frcs. gesteigert. Der Verminderung der Einnahmen steht eine Verminderung der Ausgaben gegenüber und zwar betrug dieselbe bei den Bergwerkslinien 130 020 Frcs., bei der Attertlinie 55 169 Frcs., auf der Sûrelinie war das Ersparniss unwesentlich und auf der Wiltzerlinie verminderte sich der Verlust um 6 898 Frcs.

Der Gesammtüberschuss betrug inkl. des Ueberschusses aus dem Bergwerksbetriebe 962 104 Frcs. (gegen 1 261 378 Frcs. in 1883). Nach Abzug der Dotationen für Neubauten, Amortisation etc. verblieb noch ein verfügbarer Ueberschuss von 585 473 Frcs., wovon 5 pCt. dem Reservefonds mit 29 258 Frcs. einverleibt wurden, 25 000 Frcs. erhielt der Administrationsrath, 5 000 Frcs. das Kollegium der Kommissare, 525 000 Frcs. wurden zur Dividende (7 Frcs. pro Aktie) verwandt und 1 215 Frcs. wurden auf neue Rechnung vorgetragen.

Auswanderer-Personenwagen.

Die „Allgemeine Transatlantische Dampfschifffahrt-Gesellschaft" hat zur Einstellung in den wöchentlich einmal zwischen Basel und Hâvre verkehrenden Auswandererzug besondere Personenwagen bauen lassen, durch deren Benutzung die Auswanderer der Unannehmlichkeit des Umsteigens in Paris während der Nachtzeit enthoben und vor Zeit- und Geldverlusten geschützt sind. Die Reise zwischen Basel und Hâvre wird in 22 Stunden zurückgelegt und ist der Fahrplan in der Art konstruirt, dass der Sonderzug rechtzeitig vor Abgang des Packetbootes am Einschiffungsplatz der Transatlantischen Dampfschifffahrt-Gesellschaft eintrifft. Derartige Züge werden auch von Modena nach Hâvre abgelassen (Fahrzeit 28 Stunden).

Die Einrichtung dieser neuen Personenwagen, von welchen sich Detailzeichnungen in dem Märzhefte der „Revue générale des chemins de fer" finden, möchte allgemeines Interesse bieten, weshalb wir nach der angegebenen Quelle eine Beschreibung derselben nachstehend geben. Dieselben sind nach Amerikanischem System gebaut und mit Mittelgang, Einsteige- und Verbindungsperrons, Wasserklosets, Warmwasserheizung u. s. w. versehen. Zu diesem Komfort treten noch Gepäcknetze sowie Bänke mit gepolsterten Sitzen und Rückenlehnen, wie solche in den gewöhnlichen Wagen zweiter Klasse vorhanden sind, hinzu, während der Personentarif, nebenbei bemerkt, nicht erhöht worden ist. Ausserdem ist in jeden Zug ein solcher Wagen mit Restaurationsabtheilung eingestellt, in welchem Esswaaren zum Einkaufspreise abgegeben werden.

Die Gesammtlänge des Wagens zwischen den Buffern beträgt 17 m 65, die Entfernung von Mitte zu Mitte der Drehgestelle 10 m. In jedem Wagen sind 80 Plätze vorhanden, welche wiederum in 20 Abtheilungen à 4 Plätze oder 40 Bänke à 2 Plätze so eingetheilt sind, dass jedem Reisenden ein Eckplatz zur Verfügung steht. Der Wagen, in welchem die Restauration untergebracht ist, ist in zwei fast gleich grosse Hälften eingetheilt. Eine derselben dient zum Transport der Auswanderer, die andere ist mit einem Buffettische, einer Kaffeemaschine, 2 Kesseln à 250 l Inhalt und einem Wasserstein (Ausguss) versehen.

Die innere Wagenbreite beträgt 2 m 64, die innere Höhe in der Mitte (inklusive des Wagenaufsatzes) 2 m 56; diese Höhe beläuft sich an den Kastenenden noch auf 1 m 95. Jedes Koupee ist mit einem Fenster versehen, an welchem gegen das Hinausstecken des Kopfes Schutzleisten angebracht sind.

Die Trennungswände der einzelnen Koupees reichen genügend hoch hinauf, um eine Stütze zum Anlegen des Kopfes zu bieten und bei offenen Fenstern die Entstehung eines Luftzuges zu verhindern. Man hat diese Einrichtung dazu benutzt, um einen Theil der Gepäcknetze in Kinderwiegen umzuwandeln, und zwar hat jeder Wagen deren 8 doppelte und 4 einfache. Die doppelten Wagen können mittelst einer beweglichen Trennungswand in zwei dergleichen getheilt werden. Die Wiegen sind aus galvanisirten Drahtgittern hergestellt und werden mit 1 oder 2 Matratzen ausgestattet. Zur Verhütung des Herausfallens der Kinder dienen Lederriemen. Die Erleuchtung geschieht mittelst Oellampen, welche vom Innern der Wagen aus angezündet werden können.

Das Wagenuntergestell ist, im Gegensatz zu der sonst bei den Amerikanischen Wagen üblichen Anordnung, von dem Kasten unabhängig und ganz aus Eisen. Dasselbe ist an beiden Enden mit zwei Plattformen versehen, an denen sich seitliche Treppen sowie eine bewegliche Klappe befindet, welche zur Herstellung der Verbindung mit den übrigen Wagen des Zuges dient.

Die Kuppelung ist so angeordnet, dass die Verbindung mit den Wagen gewöhnlicher Konstruktion stattfinden kann. Da diese langen Spezialwagen aber mehrere sehr scharfe Verbindungskurven zu durchfahren haben, so sind die Zug- und Stossapparate nach dem System von Chevalier und Rey (mit Balancier) angeordnet.

Die Zugfeder besteht aus 8 Blättern (75 × 12 mm); deren Sehne beträgt 0,92 m und ihre Durchbiegung etwa 12 mm pro Tonne. Die Stossfeder besteht aus 9 Blättern (75 × 15 mm), ihre Sehne beträgt 1 m 730 und die Durchbiegung 40 mm pro Tonne. Die Anfangsspannung der ersteren beträgt ca. 1 700 kg, die der zweiten etwa 1 200 kg.

Im übrigen sind die Wagen mit allen erforderlichen Apparaten (Westinghouse-Bremse, elektrische Kommunikation etc.) versehen, um ihrem Uebergang auf die Französischen, Schweizerischen und Deutschen Bahnen keinerlei Hinderniss zu bereiten. Das Gewicht derselben beträgt 25,4 t. Jeder Wagen ist so eingerichtet, dass er zwei vollgefüllte gewöhnliche Wagen III. Klasse ersetzt, da das Reglement über die Auswanderung verbietet, mehr als 8 Reisende in einem Koupee unterzubringen. Ein Wagen III. Klasse mit 5 Abtheilungen, wie solche die Est, Lyon, Etat im mittleren Gewicht von 10—11,5 t (somit 20—23 t 2 Wagen) besitzt, kann demnach nur 40 Passagiere aufnehmen. Solche Wagen würden aber bei weitem nicht denselben Komfort darbieten, noch den Mittelgang haben, welcher es den Reisenden ermöglicht, hin und her zu gehen und sich auf die Plattform, die Retiraden, die Toilette oder nach dem Büffett zu begeben. —ch.

Gewinnantheil des Französischen Staats

an dem Eisenbahnbetrieb.

Die Februarnummer des „Bulletin du Ministère des Travaux Publics" enthält eine interessante statistische Nachweisung über die seitens des Französischen Staates im Jahre 1883 aus dem Betriebe der (im Durchschnitt) 26 862 km langen Hauptbahnen

gezogenen Gewinnantheile. Dieselben lassen sich wie folgt gliedern:

Nähere Bezeichnung	Insgesammt Frcs.	Pro km u. einzelne Arten der Gewinnantheile Frcs.
I. Gemachte Einnahmen.		
1. Passagier- und Eilgutsteuer (Gesetz von 1855 und 1871)	88 728 635	3 303
2. Grund- und Gewerbesteuer . . .	4 902 149	183
3. Gewerbescheine, Stempel, Zollplomben etc.	531 129	20
4. Abonnement, durch welches an Stelle der sofortigen Erlegung des Stempels für die ausgegebenen Stammaktien und Obligationen eine quartaliter zahlbare Summe von 5 Cts. pro 100 Frcs. des Nominalwerthes unter Zuschlag eines Décimes tritt	8 404 670	313
5. Gebühr für die Uebertragung von Effekten, u. z. sowohl von auf den Inhaber lautenden als anderen . . .	12 584 169	468
6. Mobiliar-Einkommensteuer	19 241 097	716
7. Stempel der Recepissés und der Frachtbriefe	27 231 885	1 014
8. Briefwerthzeichen zur Frankirung der Avisbriefe	1 716 340	64
9. Zollgefälle, welche von den seitens der Eisenbahnen eingeführten Kohlen, Koaks und anderen Materialien (Stahl, Eisen, Guss etc.) erhoben wurden . .	4 175 169	155
10. Kosten des Kontroll- und Aufsichtsdienstes über die Eisenbahnen . . .	3 193 293	119
11. Quittungsstempel etc. (Gesetz vom 21. 8. 71.)	1 686 183	63
Im Summa	172 394 719	6 418

Von der vorstehenden Summe sind entfallen auf die Staatsbahnen: 4 276 508, Mamers-Laigle und St. Gauburge sowie Perpignan-Prades (vom Staate gepachtet) 140 330, Nordbahn 23 306 972, Ostbahn 21 321 658, Westbahn 25 519 010, Orléansbahn 27 334 924, Mittelmeerbahn 52 552 800, Südbahn 14 931 498, verschiedene Bahnen (Ceinture, R. D. und R. G., Grosse Ceinture, Médoc etc. 1,176 km) 768 922, insgesammt also wie vor 172 394 719 Frcs.

Nähere Bezeichnung	Insgesammt Frcs.	Pro km u. einzelne Arten der Gewinnantheile Frcs.
II. Gemachte Ersparnisse.		
1. Postverwaltung	55 783 668	2 077
2. Militär- und Marinetransporte . . .	39 685 054	1 477
3. Kriegstransporte. — Ermässigung gegenüber den gewöhnlichen vom Publikum zu zahlenden Sätzen	2 114 620	79
4. Transporte der Finanzverwaltung (Tabak, Pulver, Stempelpapier etc.) — Ermässigung wie unter 3	902 126	33
5. Gefangenentransporte	1 613 044	60
6. Freier Transport der Steuer- und Zollbeamten	727 686	27
7. Verwaltung der Staatstelegraphen . .	3 214 424	120
In Summa	104 040 622	3 873
Hierzu Summe unter I	172 394 719	6 418
Insgesammt	276 435 341	10 291

Der pro Eisenbahngesellschaft und Netz seitens des Staates gezogene Gewinn betrug (unter Einhaltung der Reihenfolge der oben bei den gemachten Einnahmen aufgeführten Bahnen) demnach: 4 306, 1 299, 14 952, 9 717, 10 892, 9 520, 12 933, 10 992 und 3 214 Frcs.

— ch.

Aus England.

Die jetzt erweiterte Strassenstation in Birmingham ist eine der grössten Eisenbahnstationen der Welt und umfasst eine Fläche von 11½ acres, wovon 7½ unter Dach (= 4,654 resp. 3,035 h).

Sie hat 14 gesonderte Plattformen für ankommende und abgehende Züge in der Gesammtlänge von 8000'; die 5 längsten davon sind je 800' und die 2 kürzesten je 180' lang. Da indessen beinahe 400 Züge täglich abgehen bezw. ankommen, so ergibt dies durchschnittlich 30 Züge pro Plattform an jedem gewöhnlichen Tage; an allgemeinen Feiertagen wird diese Zahl aber bedeutend höher.

6 Lokomotiven sind beständig im Rangirdienst beschäftigt und die 132 Signale und 104 Weichen werden von 5 Central-Weichenhäusern dirigirt, deren bedeutendstes 144 Hebel enthält und während 24 Stunden von 7 verschiedenen Leuten bedient wird. Der übliche Personalbestand der Station in allen Abtheilungen beläuft sich auf 600 Mann.

Die Station schliesst an mit einem Ende an eine Hauptlinie von zwei Gleisen und am andern Ende an zwei Doppel-Gleisstrecken. Da sie 20' unter der Oberfläche liegt, so münden fast alle Strecken in Tunnels ein. Die Station wird benutzt von 2 Gesellschaften, der London & Northwestern und der Midland.

(„Railr. Gaz.“)

Aus London.

Interessantes aus dem Eisenbahnbau von der Ausstellung der Erfindungen.

Webb hat eine dreicylindrige Compound-Maschine ausgestellt, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll. Interessant ist indess der neue Oberbau, auf welchem dieselbe steht, welcher gleichfalls von Webb konstruirt und hier zum erstenmale ausgestellt ist. In diesem neuen System, welches ganz aus Stahl besteht, haben die Querschwellen trogförmige Gestalt; die zuerst auf der London und North-Western Eisenbahn im Jahre 1880 verlegten waren von Schmiedeeisen; in der letzten Zeit sind sie indess durchweg aus Stahl hergestellt; sie werden auf den Walzwerken in Crewe aus Bessemer-Stahlblöcken von 275 mm Quadrat fabrizirt. Die Walzstücke haben eine Länge von 18 bis 21 m und der Querschnitt hat sich als sehr geeignet für verschiedene Zwecke erwiesen, besonders als Gurtung für Blechträger. Zum Zwecke der Schwellenherstellung werden die Walzstücke auf Länge geschnitten und dann 6 Löcher für den Stuhl ausgepunzt, die Löcher werden von beiden Seiten gepunzt, so dass sie nach der Mitte schwach anlaufen. Die Walzstücke für die Stühle werden aus den Abfallenden der Schienen gewalzt, auf Länge geschnitten, warm gemacht und im Gesenk unter dem Dampfhammer in ihre Form gepresst. Sie werden dann zum Nieten gepunzt und das Arbeitsverfahren ist so vollkommen ausgebildet, dass die Zeit zum Formen und Punzen einer Stuhlhälfte von der Herausnahme aus den Glühofen bis zur Fertigstellung nur ¾ Minute erfordert. Eine Unterlags-Verbindungsplatte, die zwischen Stuhl und Schwelle zu liegen kommt, ist gleichfalls aus Stahl gewalzt und warm auf Länge geschnitten. Um das Losrütteln noch sicherer unmöglich zu machen, werden noch Zwischenlagen von in Theer getränktem Packpapier eingebracht. Alle Theile, Stuhl, Unterlagsplatte und Schwelle werden fest mit einander mittelst einer Tweddell hydraulischen Nietmaschine verbunden und auf diese Weise die Entfernung der Schienen unveränderlich festgelegt. Die Keile sind die gewöhnlichen und lockern sich nicht, was zum Theil der Elastizität des Stahlstuhles, zum Theil dem Quellen des Holzes in die Aussparung des Stuhles zuzuschreiben sein dürfte. Das Gewicht einer London und North-Western kreosotirten Holzschwelle mit Stuhl, Nägeln, Schraubennägeln und Unterlagsplatte beträgt 109,8 kg, während das Gewicht einer kompletten Schwelle dieser Art 78,9 kg beträgt und zwar Schwellen 2,7 m lang, 2 Stühle, Niete, 2 Unterlagsplatten und 2 Eichenkeile. Eine sehr grosse Zahl dieser Schwellen und Schienenstühle ist mit bestem Erfolg auf der London und North-Western Eisenbahn verlegt.

R. B.

(Fortsetzung folgt.)

Amerikanische Korrespondenz.

Bahnbau.

Im ersten Quartal d. J. sind nur 275 Miles (443 km) neue Bahnen fertig gestellt, also etwa nur soviel, wie in den Jahren 1877 und 1878, in denen der Bahnbau während der letzten 10 Jahre am unbedeutendsten war. Derselbe betrug nämlich während der gleichen Zeit

1884 . .	466 Miles	1879 . .	391 Miles
1883 . .	911 „	1878 . .	267 „
1882 . .	1 772 „	1877 . .	267 „
1881 . .	819 „	1876 . .	356 „
1880 . .	996 „		

Neuer Verband westlicher Bahnen.

Eine Anzahl grösserer, bisher dem Verbande der Trunklinien angehörig gewesenen Bahnen der Landstrecken westlich von Buffalo und Pittsburgh hat, weniger um sich von ersterem unabhängig zu machen, als mit Rücksicht auf die bedeutende Ausdehnung der betreffenden Bahngebiete, sich zu einem neuen Verband der westlichen Bahnen vereinigt, welcher am 1. April cr. in Chicago seine erste zahlreich besuchte Versammlung abgehalten hat. Eine ähnliche Versammlung der Vertreter des Personenverkehrs fand am Tage vorher in Indianopolis statt.

Der Hauptzweck des neuen Verbandes, die west-östlichen Durchgangs-Frachten und Fahrgelder, welche schon seit geraumer Zeit bis unter die Selbstkosten herabgedrückt sind, heraufzusetzen und höhere Antheile, als bisher, davon zu erlangen, scheint aber von Hause aus auf nicht geringe Schwierigkeiten zu stossen, wie bei den äusserst verwickelten dortigen Bahnverhältnissen und der ausgedehnten Wettbewerbung auch solcher Linien, die auf Umwegen einen Theil des Durchgangsverkehrs abzufangen suchen, leicht erklärlich ist.

Behufs der praktischen Ausführung des bezeichneten Zweckes wurde in der Versammlung zu Chicago eine Kommission von 15 Theilnehmern ernannt mit dem Auftrage, Vorschläge wegen Organisation des westlichen Verbandes einer späteren Versammlung vorzulegen.

Der neue Verband will aber ausserdem sich kräftig bestreben, eine die Besserung der jetzigen Missstände bezweckende Abänderung der bundesgesetzlichen Vorschriften in Bezug auf Bau und Betrieb der Bahnen herbeizuführen. Er hat daher auch ein Komitee von 7 der tüchtigsten und erfahrensten Fachmänner ernannt, welche in einer ausführlichen Denkschrift die wünschenswerthen Aenderungen begründen, dann zur Berathung darüber zum 4. Juli cr. eine Versammlung berufen und zu derselben auch die Eisenbahnkommissare der verschiedenen Staaten, die Transportkommissare des Kongresses einschliesslich des Chefs des statistischen Bundesbüreaus, sowie Vertreter der Handelsinteressen der Städte Boston, Newyork, Philadelphia, Baltimore, Chicago, St. Louis, Cincinnati und anderer westlicher, zwischen, zwischen dem Mississippithal und der Sandküste belegener Städte, endlich Vertreter des Amerikanischen Fabrikwesens einladen sollen.

Die „Railr. Gaz." sagt bei Besprechung dieses Vorganges: „Demjenigen, welcher eine grössere Bekanntschaft in den Eisenbahn-Verwaltungskreisen hat, ist es nichts neues, privatim die Nothwendigkeit gesetzlicher Bestimmungen zur Aufrechterhaltung der bestehenden Frachtsätze behufs Erzielung irgendwelchen Nutzens aus dem Frachttransport, sowie auch einer Einschränkung der gegenwärtigen Machtvollkommenheit der Leiter erörtern zu hören. Neu ist aber, dass viele der letzteren sich jetzt öffentlich zu Gunsten solcher gesetzlichen Massregeln aussprechen und thatkräftig dafür zu wirken beginnen. Da der Ruf nach Gesetzen gewöhnlich die Ermässigung der Erträge der Bahnen zum Grunde hat, so sind die Vertreter der Eisenbahninteressen von Natur gegen das Streben nach gesetzlichen Neuerungen sehr misstrauisch, da sie dadurch eher geschädigt als beschützt zu werden fürchten. Dass nun schliesslich gleichwohl viele von ihnen wagen, öffentlich die Gesetzgebung anzurufen, beweist vielleicht weniger ihre Ueberzeugung, dass das Gemeinwesen aufgeklärter oder gerechtigkeitsliebender geworden ist, als vielmehr das Verzweifeln an der Möglichkeit einer Besserung ohne Hülfe der Gesetzgebung — das Greifen des Ertrinkenden nach dem Strohhalm."

Gehaltskürzungen.

Die Grand-Trunk-Eisenbahngesellschaft, deren Nettoerträge im Januar und Februar cr. um 40 pCt. zurückgingen, hat ihrem Personal eine Benachrichtigung zugesandt, wonach vom 1. März cr. ab eine Herabsetzung von 5 pCt. bei Gehältern bis zu 600 D. und von 10 pCt. bei höheren Gehältern eintreten soll. Diese Massregel hat, obwohl sie nicht ganz unerwartet kam, grosse Aufregung bei den Angestellten hervorgerufen, und ein Protest wurde von denselben von verschiedenen Stationen aus an den Generaldirektor gerichtet.

Litteratur.

— st. — **Studien und Erfahrungen im Eisenbahnwesen** von Franz Schima, Oberingenieur. IV. Ueber die vortheilhafteste Ausführung und Einrichtung der Eisenbahnanlagen. Prag 1885. In Kommission von Fr. Rivnáč.

Den ersten drei Abtheilungen dieses Werkes, von uns besprochen S. 129 Jahrg. 1879 und S. 535 Jahrg. 1881, ist nun eine vierte gefolgt.

Bei der Behandlung des obenbezeichneten Themas geht der Verfasser von folgenden Betrachtungen aus:

Die Ursache, warum so manche Eisenbahnen nicht prosperiren wollen, liegt nicht immer in dem Umstande, dass die Einrichtungen der betreffenden Bahnen unzureichend und zu knapp, sondern darin, dass diese Einrichtungen, weil nicht aus dem innersten Bedürfniss des Betriebes hervorgegangen, unrichtig sind. Das Gesammtprojekt für den Bau der Bahn wird in betriebstechnischer Beziehung nicht im erforderlichen Masse beeinflusst; die unterschiedlichen Entwürfe werden nicht immer durch einen vermittelnden Gedanken in eine dem Ganzen entsprechende Harmonie gebracht; oder mit anderen Worten: der Bau richtet sich nicht nach dem Betriebe, sondern umgekehrt, dieser muss sich der fertig hergestellten Bahn akkomodiren. Der Bautechniker verfasst das Bauprojekt, führt den Bau aus und übergibt die fertige Anlage sammt ihren Vorzügen und Mängeln an den Betriebsmann, welcher dann häufig nicht alle Einrichtungen für einen rationellen Betrieb zweckentsprechend findet.

Ganz anders gestaltet sich die Sachlage, wenn das Bauprojekt auf Grundlage eines Elaborates verfasst und realisirt wird, in welchem alle, auf verlässlichen Erhebungen und Aufnahmen ermittelten Erfordernisse des zu gewärtigenden Verkehrs nach seinem einstigen Umfange beurtheilt und zur Geltung gebracht werden.

Wie sich die Wechselbeziehungen zwischen der Anlage, der Einrichtung der Bahn und den Erfordernissen des Betriebes gestalten, weist der Verfasser in eingehender Weise an einer bestehenden Bahn, nämlich der a. p. Buschtěhrader Eisenbahn nach und zwar für 2 Phasen, für den Anfangsverkehr und für einen nach 11 Jahren gesteigerten Verkehr. Auf Grundlage der Fahrpläne für beide Stadien des Verkehrs wird der Bedarf an Betriebsmitteln, Zugbegleitern, Zugausrüstungs- und sonstigen Inventargegenständen ermittelt und der Umfang der Stationsanlagen, Heizhäuser, Werkstätten und Wasserstationen bestimmt. Die Resultate dieser Ermittelungen sind in 2 Gruppen von Tabellen, nach den beiden Verkehrsstadien, zusammengestellt und entsprechend erläutert.

Weitere Abschnitte befassen sich damit, die Prinzipien und Daten, welche sich aus der Behandlung des speziellen Falles ergeben, auch auf die Verfassung des kombinirten Bau- und Betriebsplans für eine neu anzulegende Bahn in Anwendung zu bringen. Der Betriebsplan muss sowohl für einen anfänglichen, als auch für einen späteren stärkeren Verkehr entwickelt und das darauf gegründete Bauprojekt derart entworfen werden, dass die beiden Phasen harmonisch zusammenhängen und aus einander hervorgehen.

Schliesslich wird gezeigt, dass der Grundsatz, die Anlage und Einrichtung einer Bahn in erster Linie von den Erfordernissen und der damit bedingten Sicherheit des Verkehrs abhängig zu machen, für alle Gattungen von Bahnen gilt. Es empfehle sich daher, bei der Projektirung von abnormalen Bahnen denselben Vorgang, wie bei den normalen hinsichtlich deren Aufgabe und Bestimmung zu beobachten, um sicherzustellen, welche Art der Ausführung für den vorliegenden Zweck die geeignetste sein dürfte.

Der vorstehend besprochenen Abhandlung zollen wir die gleiche Anerkennung, wie den früheren und möchten wir das mit grossem Fleiss und vollkommener Sachkenntniss verfasste Buch den Fachkreisen bestens empfehlen.

Miszellen.

Unterseeische Telephone.

Der Erfolg, welchen kürzlich der Versuch einer telephonischen Leitung unter Wasser auf grössere Entfernung gehabt hat, gestattet dem Plane, eine solche Kommunikation durch das Weltmeer herzustellen, näher zu treten.

Weitere Versuche sind jetzt in Amerika angebahnt und wird eine Leitung von 1 350 km Länge zwischen Halifax und Gloucester in Massachusets probeweise ausgeführt. Gelingt dieser Plan, dann wird man sofort die telephonische Leitung durch den Ocean ausführen. r.

Akklimatisation von Schwämmen an den Französischen Küsten.

Der kürzlich gemachte Versuch der Akklimatisation von Schwämmen an den Küsten Algeriens und des Französischen Mittelmeeres hat anscheinend einen günstigen Erfolg gehabt.

Der Luxusschwamm, oder um bezeichnender zu sagen, der Toilettenschwamm, ist ein sehr theurer Handelsartikel und gibt es wenig Stoffe, die solche Preise bei gleichem Gewicht erzielen; das Kilogramm der besten Qualitäten kostet 100 Frcs.

Man hat nun den Plan, Syrische Schwämme, welche im Mittelmeer in grossen Mengen wachsen, an die Küsten Frankreichs und Algeriens zu verpflanzen, ausgeführt und dabei folgendermassen verfahren: Brocken der Felsen, an welchen die Schwämme wachsen, werden durch Taucher abgesprengt und in Körben zu Tage gebracht. In durchlöcherten Kisten schafft man die Felsbrocken mit den Schwämmen zu den neuen Pflanzstätten und versenkt sie dort wieder ins Meer.

Man hofft, dass die Akklimatisation binnen einem Jahre stattgehabt haben wird und rechnet auf die erste Ernte in drei Jahren. („Genie Civil.") r.

Anthracitkohlenverkehr.

Die gesammte Produktion an Anthracitkohlen in den Vereinigten Staaten von Nordamerika betrug im vergangenen Jahre 30 718 293 t, d. h. 3,4 pCt. weniger als 1883, aber 5,5 pCt. mehr als 1882. Die Förderung von 1884 war, mit der einzigen Ausnahme des Jahres 1883, stärker als in irgend einem früheren Jahr.

Von der Gesammtproduktion wurden verwendet in den Staaten Pennsylvania, Newyork und New Jersey 67,3, New England 16,6, westlichen Staaten 8,9, südlichen Staaten 4,4, Canada 2,7, nach auswärts gingen 0,1 pCt., in Summa 100 pCt.

Dies Konsumtionsverhältniss ist in den letzten 3 Jahren ziemlich dasselbe geblieben. („Railr. Gaz.")

Viehbestände und Verkehr in Nordamerika.

Nach dem Berichte des „Departement of Agriculture“ betrug die Zahl der in den Vereinigten Staaten von Nordamerika zu Anfang dieses Jahres vorhandenen Stücke Vieh:

Pferde	11 564 572
Maulthiere	1 972 569
Milchkühe	13 904 722
anderes Rindvieh	29 866 573
Schafe	50 360 243
Schweine	45 142 657

Eine Vergleichung dieser, in Bezug auf das Heerdenvieh aber nicht sehr zuverlässigen und wahrscheinlich weit unter dem thatsächlichen Bestande bleibenden Zahlen gegen früher ergibt, dass die Zunahme der Viehzahl bei weitem nicht in gleichem Massstabe stattgefunden hat, wie die Zunahme der Bevölkerung. Während eines Zeitraums, in welchem letztere um 14 pCt. anwuchs, mehrte sich die Zahl der Pferde nur um 11,7, der Maulthiere um 8,8, der Milchkühe um 11,7 pCt, und die Zahl der Schweine, welche am meisten Produkte für den Export liefern, hat sogar um 5,4 pCt. abgenommen. Im Vergleich zu der gleichzeitigen Zunahme der Eisenbahnen, um 42 pCt., wird das Verhältniss noch viel ungünstiger.

Die Bedeutung des Viehbestandes für den Verkehr einzelner Bahnen mag daraus geschlossen werden, dass der Bestand an Rindvieh innerhalb des Gebiets

der Northern Pacificbahn, westlich von Minnesota	2 062 680
„ Union Pacificbahn	5 071 736
„ Southern „ (westlich von Texas) und der Central Pacificbahn	2 278 280
„ Atchison, Topeka und Santa Fébahn	2 858 222
„ Chicago, Burlington und Quincy (westlich vom Missouri)	2 355 166

beträgt. („Railr. Gaz.“)

Neue Art von Lebensversicherung.

Ein Englisches Wochenblatt „Tit-Bits“, hat, um seinen Leserkreis, namentlich unter den Eisenbahnreisenden, zu vermehren. in seiner Nummer vom 16. Mai cr. sich verpflichtet, den nächsten Angehörigen jeder bei einem Eisenbahnunfalle getödten Person, wenn sie zur Zeit des Unfalls im Besitz eines Exemplars der jüngsten Ausgabe des Blattes befunden wird, eine Summe von 100 ℒ = 2 000 ℳ zu zahlen.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Güterverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Am 15. d. M. ist für den Verkehr von Württembergischen Stationen nach unserer Station Waldhof ein Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, wie solches in der allgemeinen Waarenklassifikation unter Sp.-T. III Abtheilung 1 und 2 näher verzeichnet ist, in Kraft getreten. Derselbe kann von unserem Tarifbüreau unentgeltlich bezogen werden.

Mainz, den 19. Mai 1885. (1095)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Mit dem 15. Juni cr. wird die Station Veresti der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn in den **Ausnahmetarif für Sammelladungen** zwischen Stationen Deutscher Bahnen und Stationen der Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahn (Rumänisch-Deutscher Verband, Theil II Heft 2 vom 1. April 1885) aufgenommen

Ueber die Höhe der zur Einführung kommenden Frachtsätze geben die Verbandstationen und das Verkehrsbüreau in Breslau Auskunft.

Breslau, den 16. Mai 1885. (1096)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbandverwaltungen.

Der unterm 20. April cr. IIb 8317 im **Staatsbahnverkehr Hannover-Breslau** publizirte Frachtsatz für Kleinvieh in Etagewagen in der Relation Ottmachau-Geestemünde beträgt nicht 18,55 ℳ, sondern 18,53 ℳ pro qm.

Breslau, den 20. Mai 1885. (1097)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung wird die Station Frankfurt-Sachsenhausen (Bebraer auch Staatsbahnhof) zu den für Frankfurt a/M. M. N. B bestehenden Frachtsätzen in den Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen der Main-Neckarbahn und solchen der Badischen Bahn einbezogen.

Karlsruhe, den 19. Mai 1885. (1098)
Generaldirektion.

Südwestdeutscher Eisenbahnverband. Vom 20. Mai cr. ab kommen die im XIV. Nachtrage zum Südwestdeutschen Tarifheft 8 enthaltenen Frachtsätze für den Verkehr zwischen Ludwigshafen a/Rb. und Lindau auch für den Verkehr zwischen Mannheim und Lindau (Tarif vom 1. Januar 1882) zur Anwendung.

Soweit indessen die seitherigen Frachtsätze niedriger sind, als die neuen, kommen die ersteren sowohl im Verkehr mit Ludwigshafen als im Verkehr mit Mannheim noch bis einschliesslich 30. Juni cr. zur Anwendung.

Der in dem genannten Tarifnachtrage enthaltene Ausnahmefrachtsatz für Petroleum etc. von Ludwigshafen a/Rb. nach Lindau wird von 1,67 ℳ auf 1,33 ℳ berichtigt.

Karlsruhe, den 19. Mai 1885. (1099)
Namens des Verbands:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Elbumschlags-Verkehr Dresden-Elbkai-Nordwestböhmen. Mit 10. Juni 1885 tritt für den obenbezeichneten Elbeumschlags-Verkehr ein neuer Tarif in Wirksamkeit, welcher gegen den seither massgebend gewesenen Tarif vom 15. März d. J. Ermässigungen enthält und durch die betheiligten Güterexpeditionen bezogen werden kann.

Dresden, den 15. Mai 1885. (1100)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Kursk-Königsberger Eisenbahnverband via Grajewo. Spezial-Exporttarif für Getreide etc. vom 1/13. Dezember 1884.

Die Frachtsätze ab Kursk, Djakonowo, Iwanino und Lgow werden von sogleich auf folgende Rubelbeträge pro Wagenladung von 10 000 kg ermässigt: Nach Königsberg auf resp. 133,50, 145,66, 152,24, 162,28; nach Pillau auf 137,05, 149,55, 156,43, 166,95; nach Memel und Elbing auf 140,23, 153,03, 160,19, 171,13. Die seitherigen besonderen Frachtsätze für Mehl etc. von Station Iwanino hören hiermit auf. (1101)

Direktion der Ostpreussischen Südbahn.

Im Verkehr zwischen den Hafenplätzen des Dnjepr und Pripet einerseits und den Stationen Königsberg i/Pr. (inkl. Kaibahnhof), Memel und Pillau andererseits via Ostermann-Schlobin- und via Beresina-Wileika-Wirballen ist ein **Spezialtarif für den Transport von Weizen und leeren, gebrauchten Säcken** eingeführt worden.

Derselbe ist mit unserer Zustimmung von den betheiligten Russischen Verwaltungen bereits publizirt und gilt seit Eröffnung der Schifffahrtsperiode in diesem Jahre bis auf weiteres.

Die Frachtsätze dieses Tarifs finden bei Bezahlung der Fracht für 610 Pud = 10 000 kg pro Wagen Anwendung und kommen nur für solche Sendungen zur Erhebung, welche unter zollamtlicher Kontrole spätestens innerhalb sechs Monate vom Tage ihres Eintreffens auf den vorgenannten Stationen seewärts wieder zur Ausfuhr gelangen. Die näheren Bedingungen bezüglich des Nachweises der Wiederausfuhr sind bei den Güterexpeditionen zu Königsberg i/Pr., Memel und Pillau zu erfahren.

Exemplare dieses Tarifs können von den Billetexpeditionen daselbst sowie durch Vermittelung aller übrigen Stationen unseres Bezirks bezogen werden.

Bromberg, den 19. Mai 1885. (1102J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juli 1885 n. St. werden die Frachtsätze der allgemeinen Klassen und Artikel- resp. Ausnahmetarife mit Ausschluss der Frachtsätze für Flachs und Hanf etc. (Ausnahmetarife I A, I B und II) im Verkehr mit den Stationen Brest und Muchawiec der Warschau-Terespoler Eisenbahn einerseits und sämmtlichen nichtrussischen Verbandstationen andererseits im rubrizirten Verbande aufgehoben.

Bromberg, den 16. Mai 1885. (1103J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel-Eisenbahnverband. Mit sofortiger Gültigkeit tritt der Nachtrag I zum Spezial-Exporttarif vom 13./1. Dezember 1884 für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Kiew Bahn nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze von einigen Stationen enthält.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 20. Mai 1885. (1104J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Mit dem 20. Mai 1885 treten im **Südostpreussischen Verbande** für die Beförderung von Phosphoritsteinen bei Aufgabe in Wagenladungen à 10 000 kg von Prostken transito nach den Stationen Danzig l. Th. und Neufahrwasser des Bezirks Bromberg ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Dieselben betragen in der Relation:
Prostken trans.—Danzig l. Th. = 0,85 ℳ
„ „ —Neufahrwasser = 0,87 „
pro 100 kg.

Bromberg, den 15. Mai 1885. (1105J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Hessische Ludwigsbahn. An Stelle des **Hessisch-Württembergischen Gütertarifs** vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen tritt am 1. Juli d. J. ein neuer Tarif in Kraft, welcher auch geringe Erhöhungen enthalten wird. Ueber die neuen Sätze ertheilt unser Tarifbüreau nähere Auskunft.

Mainz, den 19. Mai 1885. (1106)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Mit dem 1. k. M. tritt zum Tarife für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokal- und direkten Verkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der **Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn,** sowie der **Nordhausen-Erfurter, Saal-, Weimar-Geraer, Werra-Eisenbahn, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruh-**

laer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn Nachtrag IX mit einer Aenderung der Zusatzbestimmungen zum Betriebsreglement und einer Ergänzung der Tarifvorschriften in Kraft.

Nachtragsexemplare sind in den Eilgut- und Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 14. Mai 1885. (1107)

Königliche Eisenbahndirektion,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

Am 1. Juni d. J. tritt **Nachtrag IV zum Tarif** für den **Böhmischen Braunkohlenverkehr nach Deutschland via Bodenbach resp. Mittelgrund** in Kraft, welcher die Einbeziehung der Stationen Brüx, Bilin und Dux Ladowitz der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn, sowie Aenderungen der Instradirungsbestimmungen enthält. Exemplare des Nachtrags sind durch die betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen.

Dresden, am 19. Mai 1885. (1108)

Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 10. Juni cr. tritt zum **Breslau-Sächsischen Verbandtarife** vom 1. August 1884 ein Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält ausser Berichtigungen und Ergänzungen des Haupttarifs neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in den Verband aufgenommenen Stationen resp. Haltestellen Bankau, Bettlern, Costau, Culmikau, Georgenberg, Golina, Hermannia, Mocker O/S., Pallowitz, Pamialkowo, Pierzchno, Pleiskehammer, Pristram, Radzionkau, Schönwald, Schoffschütz, Wilkau und Wolenice des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und für die Stationen Pausa, Triebes und Zeulenroda der Sächsischen Staatseisenbahn. Ferner sind in demselben direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen Posen und den Stationen resp. Haltestellen Beucha, Grossbothen, Langenwolmsdorf, Lastau, Ottendorf b. Neustadt, Ulbersdorf, Wülknitz und Ziegenhain der Sächsischen Staatseisenbahn sowie für eine grössere Anzahl von Verkehrsrelationen ermässigte Entfernungen vorgesehen.

Die für die Stationen Gera, Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz der Sächsischen Staatseisenbahn durch diesen Nachtrag zur Einführung gelangenden Frachtsätze finden gleichzeitig auch für Sendungen nach und von den gleichnamigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt Anwendung.

Insoweit durch diesen Nachtrag, welcher zum Preise von 0,35 ℳ pro Exemplar auf den Verbandstationen zu haben ist, Erhöhungen gegen die seitherige Frachtberechnung eintreten, bleibt letztere bis zum 25. Juli cr. in Kraft.

Breslau, den 16. Mai 1885 (1109)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Königl. Ungarische Staatseisenbahnen. Mit dem Tage der Eröffnung der unter unserer Verwaltung stehenden Puszta-Tenyö-Kún Szt. Mártoner Eisenbahn treten die Tarife dieser Bahn für die Beförderung von Personen und Reisegepäck, sowie für den Gütertransport in Wirksamkeit.

Exemplare dieser Tarife sind im Tarifbüreau der Kgl. Ung. Staatseisenbahnen zu beziehen.

Budapest, am 19. Mai 1885. (1110)

Die Direktion.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 10. Juni l. J. treten die Nachträge II zu den Heften 1 und 2 vom Theile II des Stettin-Schlesisch/Märkisch-Sächsischen Verbandsgütertarifes in Kraft.

Exemplare dieser Nachträge, welche unter anderen auch Frachtsätze für den Verkehr zwischen Friedland i/B. und Raspenau-Liebwerda einerseits und Stettin andererseits enthalten, liegen in Station Reichenberg und bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 18. Mai 1885. (1111)

Die Direktion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation, bis Ende Mai 1886, werden unter den im „Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" bekannt gegebenen Bedingungen und Modalitäten für Schafwollsendungen von Wien Oe. N. W. B. der Oesterr.-Ung. St. E. G. und K. F. N. B. nach Reichenberg im Refaktiewege die jetzt giltigen offiziellen Frachtsätze der Klasse II berechnet.

Wien, am 18. Mai 1885. (1112)

II. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft. Es wird hiermit zur Kenntniss der Herren Aktionäre gebracht, dass die am heutigen Tage stattgehabte Generalversammlung den Rechnungsabschluss für das Jahr 1884 genehmigt und die für dieses Jahr zu vertheilende Dividende auf sieben Francs festgesetzt hat.

Die Zahlung findet, zum Wechselkourse auf Paris berechnet, vom 1. Juni ab gegen Einziehung des Dividendenkoupons des Jahres 1884 No. 2 statt und zwar:

in Wien bei der Liquidatur der Gesellschaft und
bei der K. K. Oesterr. Kreditanstalt für Handel und Gewerbe,
„ Budapest bei der Ungar. allgem. Kreditbank,
„ Triest bei den Herren Morpurgo & Parente,
„ Berlin bei Herrn S. Bleichröder,
„ Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild & Söhne,
„ Hamburg bei der Norddeutschen Bank und
den Herren L. Behrens & Söhne,
„ Leipzig und Dresden bei der Allg. Deutschen Kreditanstalt,
„ Basel bei den Herren von Speyr & Co.,
ferner in Paris, London, Genf etc.

Wien, am 16. Mai 1885. (1113 O)

Der Verwaltungsrath.

III. Generalversammlungen.

Auf Grund der § 26 und 27 des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, sowie des § 3 des Vertrags, betreffend den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat vom 13. Dezember 1884/3. Januar 1885 (Seite 15 der Gesetzsammlung für die Königlich Preussischen Staaten No. 4 vom 27. Februar 1885) berufen wir auf

Sonnabend, den 27. Juni d. J,
Morgens 10 Uhr,

in unser Dienstgebäude zu Braunschweig die 15. ordentliche Generalversammlung.

Tagesordnung.

Vorlage des Rechnungsabschlusses pro 1884.

Braunschweig, den 19. Mai 1885. (1114)

Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.
v. Mühlenfels.

K. K. pr. Böhmische Westbahn. In der heutigen XXV. (ordentlichen) Generalversammlung wurden:

1. der Geschäftsbericht und die Rechnungsabschlüsse pro 1884 genehmigt,
2. beschlossen, von dem Betriebsüberschusse des Jahres 1884 pr. 415 991 fl.
   a) 300 000 fl. als Superdividende zu vertheilen und sohin den Juli-Koupon der 60 000 im Umlaufe befindlichen Aktien mit 10 fl. Oe. W. ohne Abzug einzulösen,
   b) 30 000 fl. dem gesellschaftlichen Pensionsfonds als Dotation in Gemässheit des § 4 der Pensionsstatuten zuzuwenden,
   c) 5 000 fl. der Krankenkasse zu widmen, endlich
   d) den Rest pr. 80 991 fl. auf die Rechnung des Jahres 1885 vorzutragen,
3. die vorjährigen Revisoren, Herren:
   Carl Auspitz,
   Dr. Adolf Ehrenfeld und
   Julius Kunewalder
   sowie die Ersatzmänner
   Ferdinand Kitt,
   Dr. Johann Natterer und
   Johann Gibisch
   per acclamationem wiedergewählt. Endlich
4. in den Verwaltungsrath die ausscheidenden Herren:
   Carl Ritter von Hornbostel,
   Dr. Hubert Freiherr Klein von Wiesenberg,
   S. Albert Freiherr von Rothschild und
   Dr. Eugen Weissel
   wieder- und an Stelle des verstorbenen Herrn Johann Ritter von Schimke — Herr Regierungsrath Franz Ritter von Stockert neu gewählt.

Wien, am 21. Mai 1885. (1115)

Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

IV. Submissionen.

Die Anlieferung von
3 200 qm Pflastersteine und 930 lfd. m Kantensteine
soll im Submissionswege vergeben werden.

Offerten sind portofrei und versiegelt mit entsprechender Aufschrift bis zum Sonnabend, den 6. Juni d. Js., Vormittags 11 Uhr, bei der unterzeichneten Dienststelle einzureichen.

Bedingungen etc. können hier eingesehen oder gegen porto- und bestellgeldfreie Einsendung von 0,75 ℳ bezogen werden.

Osnabrück, den 20. Mai 1885. (1116)

Königliche Eisenbahn-Bauinspektion
(Löhne-Rheine).

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Für die Station Warthausen wird die Anschaffung einer Bodenwaage zum Abwägen von Eisenbahnwagen beabsichtigt.

Die Bodenwaage soll mit eisernen Umfassungswänden und Laufgewicht versehen sein.

Die Lieferungsbedingungen können vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden; dem letzteren sind die versiegelten und mit der Aufschrift „Bodenwaage-Lieferung" versehenen Angebote und zwar bis spätestens den 6. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, zuzustellen.

Stuttgart, den 19. Mai 1885. (1117)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Submission. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

a) 5 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven für Vollbahnen nebst Tender und 1 Satz Reservestücke,
b) 10 Stück Normal-Güterzug-Lokomotiven für Vollbahnen nebst Tender und 1 Satz Reservestücke,
c) 5 Stück dreiachsige Normal-Tender-Lokomotiven mit 5 t Maximalraddruck für Nebenbahnen und 1 Satz Reservestücke

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben

gegen Einsendung von 3,00 *M.* bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Lokomotiven“ zu dem auf
Dienstag, den 2. Juni cr., Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Submissionstermine an das diesseitige Maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 20. Mai 1885. (1118)
Königliche Eisenbahndirektion.

Submission. Der für die Zeit vom 1. Juli 1885 bis ult. Juni 1886 erforderliche Bedarf an Torfkohlen, Holzkohlen, Presskohlen zur Koupeeheizung, Braunkohlen, Braunkohlenbriquettes bezw. Böhmischen Braunkohlen soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Bedarfsnachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialienbüreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen franko Einsendung von
- a) 30 ₰ für Gruppe III, enthaltend: Torfkohlen, kieferne Holzkohlen und Presskohlen,
- b) 30 ₰ für Gruppe IV, enthaltend: Braunkohlen, Braunkohlenbriquettes bezw. Böhmische Braunkohlen

bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Feuerungs-Materialien Gruppe III bezw. IV etc.“ bis zum Termine am
Donnerstag, den 4. Juni 1885, Vormittags 11 Uhr,
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 19. Mai 1885. (1119)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

Submission von alten Werkstatts-Materialien. Die in den diesseitigen Haupt-Werkstätten angesammelten alten Werkstatts-Materialien, als Eisen, Stahl, Antimonial-Blei, Kupfer, Schienenenden, Feilen, Radreifen, Weichenzungen, Roth- und Weissguss, Messing, Zink, Leinen-, Plüsch- etc. Abfälle, Glasbruch, Gummi, Schleifsteine, sowie eine Parthie Stahlrohre und Leinölfirniss-Rückstände sollen in öffentlicher Submission verkauft werden.

Bedarfs-Nachweisungen und Bedingungen liegen im diesseitigen Materialien-Büreau hierselbst, Fürstenwallstrasse No. 10, zur Einsicht aus, können auch von demselben gegen Franko-Einsendung von 50 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Ankauf von alten Werkstatts-Materialien“ bis zum Termine, am
Dienstag, den 9. Juni 1885 Vormitags 11 Uhr
verschlossen und frankirt an das obenbezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 18. Mai 1885. (1120)
Königliche Eisenbahndirektion.

Oberhessische Eisenbahnen. 210 000 kg alter Eisenbahnschienen sind zu verkaufen, Angebote bis zum 30. Mai d. J. Vormittags 10 Uhr dahier einzureichen. Die Bedingungen können gegen frankirte Einsendung von 30 ₰ durch unsere Kanzlei bezogen werden.

Giessen, den 12. Mai 1885. (1121)
Grossherzogliche Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 41. Zeitung des Vereins 1885.

Die Zeitung erscheint MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:

Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 30. Mai 1885.

Dieser Nummer liegt No. 10 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke“ bei.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1883.*)

Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen ist soeben der XXXIV. Jahrgang dieser Statistischen Nachrichten herausgegeben worden, welcher sich den früheren Jahrgängen, was Umfang, Anordnung des Inhalts etc. betrifft, genau anschliesst. Wir bringen im Anschlusse an die über die früheren Jahrgänge des gehaltvollen Werkes gebrachten Notizen auch aus dem vorliegenden Jahrgange die wichtigsten und interessantesten Daten nachstehend zur Veröffentlichung:

1. Ausdehnung.

Die Erweiterung des Bahnnetzes ist — wie in den letzten Jahren überhaupt — nicht von Bedeutung gewesen.

In den vorliegenden Jahrgang der Statistik sind zum ersten Male aufgenommen worden:

1. die Arad-Csanáder Eisenbahn, eröffnet am 15. November 1882 (151 km Betriebslänge),
2. die Böhmischen Kommerzialbahnen, eröffnet am 15. November 1881 (192 km Betriebslänge),
3. die Nagy-Kikinda-Nagy-Becskereker Eisenbahn (unter Verwaltung der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn stehend), eröffnet am 8. Juli 1883 (71 km Betriebslänge),
4. die Eisenbahn Liesing-Kaltenleutgeben (unter Verwaltung der K. K. priv. Südbahn stehend), eröffnet am 18. August 1883 (7 km Betriebslänge),
5. die Eisenbahn Güns-Steinamanger (unter Verwaltung der K. K. priv. Südbahn stehend), eröffnet am 15. August 1883 (17 km Betriebslänge),

während mehrere für Rechnung der resp. Baufonds etc. betriebene Strecken in die Statistischen Nachrichten nicht aufgenommen worden sind.

*) Die Statistischen Nachrichten können gegen Einsendung des Betrages von 7,50 ℳ von dem Büreau des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen in Berlin (SW. Bahnhofstrasse 3) bezogen werden.

Am Schlusse des Etatsjahres 1883 hat die Betriebslänge*) betragen:

bei den	für nicht öffentlichen Verkehr km	für Personenverkehr km	für Güterverkehr km	überhaupt km	Differenz gegen das Vorjahr km
A. Deutschen Bahnen:					
a) Staatsbahnen	176	26 696	27 233	27 288	+1444
b) Privatbahnen in Staatsverwaltung	17	2 132	2 237	2 237	— 874
c) Privatbahnen in eigener Verwaltung	17	6 239	6 313	6 324	+ 153
d) überhaupt	210	35 029	35 744	35 810	+ 630
B. Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen . .	203	19 615	19 936	19 963	+ 853
C. Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	53	4 852	4 968	4 971	+ 220
zusammen	466	59 482	60 662	60 731	+1690
bezw. im Jahresdurchschnitte bei den:					
A. Deutschen Bahnen	210	34 699	35 408	35 473	+ 567
B. Oesterreich.-Ungar. Bahnen .	200	19 194	19 524	19 525	+ 695
C. Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	53	4 732	4 848	4 851	+ 214
überhaupt	463	58 611	59 766	59 835	+1477 = 2,5%

*) Diejenige Betriebslänge der einzelnen Gruppen, welche sich aus der Addition der Längen der einzelnen Bahnen ergeben würde, ist — da eine nicht unbedeutende Gleislänge von mehreren Verwaltungen gemeinschaftlich (doppelt und mehrfach) betrieben wird — um diese doppelt, drei- resp. mehrfach betriebenen Gleisstrecken zu gross, sobald die betreffende Gruppe in Betracht kommt, weil jede der Verwaltungen

Die Bahnlänge im eigenen Besitz bestand aus:

	Hauptbahnen		Sekundärbahnen	
	1883 km	1882 km	1883 km	1882 km
A. bei der Deutschen Gruppe	30 617	30 648	4 935	4 166
B. „ „ Oesterr.-Ungar. Gruppe . .	17 868	17 694	2 051	1 387
C. „ „ Niederländisch. etc. Gruppe	3 560	4 549	149	144
überhaupt	*52045	55 891	7 135	5 697

Von der Bahnlänge waren:

	eingleisig		zweigleisig	
	1883 km	1882 km	1883 km	1882 km
A. bei der Deutschen Gruppe . . .	24 949	24 375	10 544	10 381
B. „ „ Oesterr.-Ungar. Gruppe .	18 143	17 312	1 765	1 762
C. „ „ Niederländisch. etc. Gruppe	* 2 705	3 704	997	989
überhaupt	* 45 797	45 391	13 306	13 132

Der Sekundärbetrieb befindet sich demnach in steter Entwickelung, aber auch der Betrieb auf den Hauptbahnen hat sich so entwickelt, dass die zweigleisigen Bahnstrecken nicht unerheblich vermehrt werden mussten. Statistisch ist eine Vermehrung der doppelgleisigen Strecken um 174 km = 1,3 pCt. nachgewiesen.

II. Anlagekapital.

Das konzessionirte Anlagekapital der Privatbahnen hat ult. 1883 betragen:

bei den		Stammaktien Mille Mark	Prioritäts-Stammaktien Mille Mark	Prioritätsobligationen Mille Mark
Deutschen Bahnen . .	1883	645 992	192 651	843 554
	1882	663 241	240 201	895 953
Oesterr.-Ung. Bahnen .	1883	1 821 867	30 537	4 374 644
	1882	1 802 843	12 344	4 267 588
Niederländisch. und anderen Vereinsbahnen .	1883	289 418	15 017	328 744
	1882	289 418	15 017	318 538
zusammen	1883	2 757 277	238 205	5 546 942
	1882	2 755 502	267 562	5 482 079

Dagegen sind an verwendeten Anlagekapitalien nachgewiesen worden:

bei den	überhaupt 1883 Mille Mark	überhaupt 1882 Mille Mark	pro Kilometer Bahnlänge (pro 1883) ℳ
A. Deutschen Bahnen			
a) Staatsbahnen . . .	7 725 324	7 547 801	284 721
b) Privatbahnen unter Staatsverwaltung . .	502 834	682 044	226 196
c) Privatbahnen in eigener Verwaltung . .	1 209 649	1 194 938	193 891
überhaupt	9 437 807	9 424 783	265 149
B. Oesterr.-Ungar. E. . . .	5 283 334	5 178 940	269 420
C. Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	1 114 890	1 073 088	240 797
zusammen	15 836 031	15 676 811	264 665

Hiernach stieg das verwendete Anlagekapital im Jahre 1883 gegen das Vorjahr um 159 Millionen Mark, und zwar bei der Gruppe der Deutschen Bahnen um 13 Millionen Mark, bei der Gruppe der Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um 104 Millionen Mark und bei der Gruppe Niederländische und andere Vereinsbahnen um 42 Millionen Mark.

Das pro Kilometer Bahnlänge verwendete Anlagekapital differirte gegen das Vorjahr bei den Deutschen Bahnen um — 4 838 ℳ oder — 1,8 pCt., bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen um — 2 212 ℳ oder — 0,8 pCt. und bei den Niederländischen und anderen Vereinsbahnen um — 2 136 ℳ oder — 0,9 pCt.; es ist also eine Verminderung des relativen Anlagekapitals aller Vereinsbahnen um 3 755 ℳ = 1,4 pCt. eingetreten. Diese Verminderung beruht darauf, dass eine Anzahl Sekundärbahnen dem Betriebe übergeben worden sind, und dass bei Bahnen, welche durch Kauf erworben sind, nicht das ursprüngliche Anlagekapital derselben, sondern der gezahlte Kaufpreis als „Anlagekapital" in der Statistik aufgeführt wird.

(Fortsetzung folgt.)

die betreffenden Gleise ihrer Betriebslänge hinzurechnet. Es mussten deshalb bei den Summen der einzelnen Bahngruppen etc. diese Doppelbetriebs-Strecken ausser Ansatz bleiben. Selbstverständlich konnten bei dieser Operation nur diejenigen Gleisstrecken berücksichtigt werden, welche in derselben Gruppe von zwei oder mehreren Verwaltungen betrieben werden, und es erklärt sich hieraus, dass die Gesammtbetriebslänge nicht aus der Addition der Summen der Gruppen A, B und C hervorgehen kann.

*) Die Bahnlänge der Königlich Rumänischen Staatseisenbahnen (1 156 km) ist hierin nicht enthalten, da von letzterer die Materialien für diesen Abschnitt nicht eingesandt worden sind.

Die Eisenbahnfrage in den Vereinigten Staaten von Amerika.*)

Das Eisenbahnnetz der Vereinigten Staaten von Amerika hatte Ende 1884 eine Länge von etwa 200 000 km. Um dieselbe Zeit betrug die Länge der Eisenbahnen der Erde gegen 450 000 km. Die Vereinigten Staaten besitzen also heute schon beinahe ebensoviele Eisenbahnen, als die gesammte übrige bewohnte Erde. Dieses Eisenbahnnetz ist gebaut und wird betrieben von rund 1 500 Privaterwerbs-Gesellschaften, welche das Anlagekapital zum grösseren Theil durch ihre alleinige Thätigkeit, mit ihren Mitteln und auf ihre Gefahr, zum geringeren mit Hilfe der Regierungen des Bundes und der Einzelstaaten aufgebracht haben. Während sich in den ersten beiden Jahrzehnten des Eisenbahnzeitalters das Netz nur langsam vergrösserte, finden wir schon im Beginn des dritten Jahrzehnts, vor allem in den Jahren 1856 bis 1858, einen jährlichen Zuwachs von 3 000 bis 4 000 km. In den folgenden Jahren verminderte sich wiederum die Bauthätigkeit, um in den Jahren 1868 bis 1873 einen zweiten Höhepunkt zu erreichen, von 1871 bis 1872 vermehrte sich das Eisenbahnnetz um nicht weniger als 12 000 km. Nach der grossen Krisis des Jahres 1873 erlahmt auch der Eisenbahnbau und hebt sich erst aufs neue von 1879 an bis 1882, in welchem Jahre sogar über 18 000 Kilometer Eisenbahnen gebaut wurden. Seitdem ist ein rascher Niedergang eingetreten, 1883 weist etwa noch die Hälfte, 1884 kaum den dritten Theil des Zuwachses von 1882 auf.

Solche Zahlen, solche Schwankungen machen einen grossartigen, aber zugleich einen unheimlichen Eindruck. Die Vereinigten Staaten haben nach der letzten Volkszählung vom Jahre 1880 eine Bevölkerung von rund 50 Millionen Einwohnern, also nur 5 Millionen mehr gehabt, als das Deutsche Reich. Man fragt mit Recht: Wie ist es möglich, dass eine so schwache Bevölkerung einer solchen Masse von Eisenbahnen genügenden Verkehr zuführt? Wie ist es denkbar, dass in einem Jahre sich ein neuer Verkehr für ein Netz bis zu 18 000 km Eisenbahnen, die Hälfte der Eisenbahnen des Deutschen Reichs, entwickelt? Welche Mittel und Wege wenden die Amerikaner an, um die Gelder für den Bau von soviel Eisenbahnen in so kurzer Zeit aufzubringen? Wie machen sie es, einen solchen Zuwachs von Bahnen so schnell in Verwaltung und Betrieb zu nehmen? Will man auf solche Fragen antworten, so muss man zuerst und vor allem den gewaltigen Unterschied der Kultur und des Verkehr in den Vereinigten Staaten und in Europa in Rücksicht ziehen. In Europa treten die Eisenbahnen als neues Verkehrsmittel neben die vorhandenen Verkehrswege, die Wasser- und vor allem die Landstrassen. Und diese Verkehrsmittel genügten zur Zeit des ersten Auftretens der Eisenbahnen so vollständig den Bedürfnissen des damaligen Handels, dass die Bevölkerung zunächst gar nicht einsah, wozu ein neues Verkehrsmittel dienen sollte, dessen Natur und Beschaffenheit überdies einen beängstigenden Eindruck machte. Die Vereinigten Staaten hatten dagegen, als die Eisenbahnen bekannt wurden, Landstrassen von der Beschaffenheit unserer Deutschen Heerstrassen so gut wie gar keine; an Wasserstrassen das Meer, die Seen und die Ströme; Kanäle nur in ganz bescheidenem Umfange. Sehr bald stellte sich nun die Ueberlegenheit des neuen Verkehrsmittels über alle anderen heraus; und statt nun — in der Weise Europas — langsam und bedächtig die Eisenbahnen dem vorhandenen Netze einzufügen, warf man sich in den Vereinigten Staaten mit allem Nachdruck auf das neueste und leistungsfähigste Verkehrsmittel, baute Eisenbahnen über Eisenbahnen, und zieht auch heute noch den Bau einer Schienenstrasse dem einer gewöhnlichen Landstrasse in der Regel vor, während man nebenbei die natürlichen Wasserstrassen wohl hier

*) Aus der Einleitung zu dem in No. 35 S. 453 besprochenen Werke: „Die Nordamerikanischen Eisenbahnen in ihren wirthschaftlichen und politischen Beziehungen. Gesammelte Aufsätze von Alfred von der Leyen. Leipzig, Verlag von Veit & Comp. 1885". Beifügen wollen wir noch, dass nach Mittheilung der Verlagshandlung der Preis des Buchs 7 ℳ beträgt. Die Red.

und da verbessert, an einen umfassenden Kanalbau aber ebensowenig denkt.

Diese Bauthätigkeit wird wesentlich erleichtert durch die Billigkeit der ersten Anlage von Schienenstrassen in Amerika. In Europa verursacht schon die Beschaffung des Grund und Bodens bedeutende Kosten und Schwierigkeiten. In zahlreichen Deutschen Staaten musste, da sich an sehr vielen Orten nicht einmal die Geneigtheit zeigte, das Terrain gegen Entgelt für eine Eisenbahn herzugeben, zunächst durch Erlass neuer Gesetze für die Möglichkeit gesorgt werden, im Zwangswege den für den Eisenbahnkörper erforderlichen Grund und Boden zu erhalten. In Amerika hatte der Grund und Boden ausserhalb der Städte im Beginn des Eisenbahnzeitalters so gut wie gar keinen Werth; die Eigenthümer gaben ihn gern umsonst, der Staat verspricht sogar weite Landstriche der an die Eisenbahn grenzenden Gebiete als Preis für die Anlage der Bahnen. Niemand kümmert sich ausserdem darum, wie gebaut, wie die neue Bahn betrieben wird. Ein jeder Unternehmer baut so, wie es nach seiner Meinung unter den gegebenen Verhältnissen am bequemsten ist; von gleichartigen Bausystemen, gleicher Spurweite, ähnlichen Betriebseinrichtungen, Lokomotiven, Wagen, Signalen ist keine Rede. Einstweilen wird so billig und so gut gebaut, wie es die vorhandenen Mittel ermöglichen; ob sich die Bahn in ein System geordneter Verkehrsmittel einpasst, ist spätere Sorge, und wenn dies einmal nöthig wird, so vertraut man darauf, dass im gegebenen Zeitpunkt auch hierfür Rath geschafft wird. Ein solches System wird dann noch mittelbar selbst dadurch gefördert, dass die Staatsgewalt der Entwickelung gänzlich freien Spielraum lässt. Alles, was der Staat verlangt, ist, dass sich die Gesellschaft, welche die Eisenbahn baut, seinen Gesetzen über die Bildung von Handelsgesellschaften unterwirft, und das ist ein sehr bescheidenes Verlangen. Es sind einige Formen zu erfüllen, gewisse Regeln zu beobachten, dann kann der Unternehmer thun und lassen, was ihm gutdünkt. Eine Konzession für Eisenbahnen im Deutschen, Französischen, Englischen Sinne hat man in den Vereinigten Staaten nie gekannt, und auch dies ist nicht auffallend; denn der Staat hat zunächst ein Interesse daran, dass überhaupt Verkehrsmittel entstehen; ihre Besserung und Vervollkommnung wird sich mit Zeit schon selbst machen. Ebensowenig, wie um den Bau, kümmert sich der Staat um den Betrieb der Bahnen. Er schreibt keine Betriebsreglements, keine Bahnpolizeireglements vor, er überlässt den Bahnen allein die Feststellung ihrer Fahr- und Frachtpreise. Ja, es gibt in den Vereinigten Staaten nicht einmal ein geschriebenes Eisenbahnfrachtrecht; auch dieser gewichtige Zweig des Handelsrechts bildet sich lediglich durch die Gewohnheit gleichzeitig mit dem Fortschreiten der Eisenbahnen selbst langsam heraus.

Bis vor ungefähr einem Jahrzehnte dachte kaum jemand daran, dass dieses freie Gehenlassen der Eisenbahnentwickelung auf einmal unliebsame Folgen haben und das Bedürfniss erwachen könnte, der unbedingten Freiheit Schranken zu setzen. Neben der Bedienung und Förderung des Verkehrs der östlichen, hoch kultivirten Gebiete war die erste und wichtigste Aufgabe der Eisenbahnen, die Erschliessung weiter und grosser, unbekannter Gebiete für die Kultur gewesen; daneben die festere und straffere Verbindung der ausgedehnten, weit voneinander entfernten Einzelstaaten zu einem politischen Ganzen. Diese beiden Aufgaben lösten die Eisenbahnen in einer geradezu überraschenden Weise. Die westlichen Gebiete der Vereinigten Staaten wurden für die landwirthschaftliche Produktion erschlossen, die reichen Bodenschätze — man denke nur an das Petroleum — wurden erst durch die Eisenbahnen für den Handel zugänglich und bildeten jetzt bald eine scheinbar unerschöpfliche Quelle des Reichthums; die Annäherung des fernsten Westens und der südlichen Staaten an die östlichen und nördlichen Staaten nach Beendigung des Bürgerkrieges wurde durch nichts so sehr beschleunigt und gesichert, als durch den Bau der ersten, den Atlantischen mit dem Stillen Ozean verbindenden Pazifischen Bahn. Auch standen die Eisenbahnen einander noch nicht im Wege; denn auch ihnen gegenüber herrschte das Gesetz des „freien Ellbogenraums“. Jede Bahn hatte genügenden Platz, ausreichenden Verkehr für sich, sie brauchte nicht in das Gebiet der andern überzugreifen. — Die Leistungen der Bahnen genügten den bescheidenen Ansprüchen, welche ihnen gegenüber erhoben wurden; den Anforderungen des Verkehrs zeigten sie sich im ganzen gewachsen, zumal die Bevölkerung stets den grossen Gegensatz der eisenbahnlosen Zeit zu der neuen Periode unmittelbar vor Augen hatte.

Seit der zunehmenden Verdichtung des Eisenbahnnetzes, zuerst in den östlichen Staaten, ist dies anders geworden. Die Schattenseiten der Eisenbahnfreiheit sind immer deutlicher hervorgetreten. Zahlreiche öffentliche Blätter rufen heute: Aus einem Segen sind die Eisenbahnen ein Fluch des Landes geworden, und sind solche Aeusserungen gewiss stark übertrieben, so lässt sich doch nicht verkennen, dass seit einigen Jahren die Eisenbahnen fast allen Kreisen der Bevölkerung, die mit ihnen in Berührung treten, viel Schmerzen, Sorgen und Kummer bereiten. Eine Eisenbahnfrage, ein „Railroad Problem“, wie man in Amerika sagt, ist nicht nur vorhanden für das Publikum, für die Kreise des Handels und der Gewerbthätigkeit, der Land- und Forstwirthschaft, sie besteht ebenso auch für die Eisenbahngesellschaften selbst, ihre Leiter, ihre Aktionäre. Und wie es die Freiheit der Entwickelung gewesen ist, welche die grossen Leistungen der Eisenbahnen ermöglicht hat, so sind auch die meisten der heute vorhandenen Uebelstände auf eben diese Ursache zurückzuführen. Die Freiheit des Eisenbahnbaues hat zu einer masslosen Ueberproduktion geführt. Wo eine Eisenbahn völlig genügte für den Verkehr, da finden sich heute oft zwei, drei, ja noch mehr beinahe mit einander parallel laufende Bahnwege. Die Ueberproduktion macht sich besonders fühlbar für die zahlreichen Fabriken von Bau- und Betriebsmaterialien. Weniger noch zur Zeit der zweiten Periode des Aufschwungs, im Beginn des vorigen Jahrzehntes, als heute, leidet die gesammte Fabrikation darunter, dass die Bestellungen nicht so weiter gehen können, dass der rast- und athemlose Bau neuer Bahnen aufhören, die Gesellschaften sich einschränken müssen. Viele Fabriken stehen ganz still, andere arbeiten mit halber oder noch geringerer Kraft.

(Fortsetzung folgt.)

Die Landesausstellung in Budapest.

Diese einen immensen Fortschritt Ungarns auf allen Gebieten der landwirthschaftlichen und industriellen Thätigkeit bekundende Ausstellung bietet auch dem Eisenbahnfachmanne viel Sehenswürdiges. Dies gilt besonders von den Ausstellungsobjekten des Ungarischen Kommunikations-Ministeriums, auf deren nachstehende Besprechung die der übrigen das Bahnwesen berührenden ausgestellten Gegenstände folgen soll.

Die Ausstellung des Kommunikations-Ministeriums enthält die des technischen Beirathes, der Wasserbau-Abtheilung, der Post, der Telegraphen-Abtheilung und des Fiumaner Hafenbauamtes; die Ausstellung der Königlichen Ungarischen Staatseisenbahn-Direktionen; die Ausstellung der Privatbahnen mit Ausnahme der Oesterreichisch-Ungarischen und Südbahn-Gesellschaften; die Ausstellung der Maschinenfabrik der Königlich Ungarischen Staatsbahnen und der Diósgyörer Stahlfabrik; die der Fiumaner Seebehörde und die Ausstellung mehrerer Privatparteien, besonders: der Graf Andrassy'schen Dernöer Eisenfabrik, dann der Firmen Teirich und Leopolder, Neubold, Egger u. s. w. (welche Bahnmaterialien wie Schalengussräder, Telegraphen u. s. w. liefern).

Besonders sehenswürdig sind die vom technischen Beirathe ausgestellten Albums mit den besonders schönen Zeichnungen der grösseren Strassenbrücken, welche von dem Ungarischen Staate gebaut wurden. Die Zeichnungen der in letzterer Zeit gebauten Holzbrücken sind ebenfalls in einem Album zu sehen, sammt einer Sammlung von Brückennormalien.

Die Karte des Ungarischen Verkehrsnetzes enthält in verschiedenen Farben die Netze der gegenwärtig bestehenden Staats- und Privatbahnen, die Landes- und Komitatsstrassen und Kanäle; bei den Eisenbahnen ist auch deren Stand vor dem Jahre 1867, als dem Jahre der erlangten Selbstständigkeit Ungarns, ersichtlich. Spezielle Karten stellen die Ausdehnung des Post- und Telegraphennetzes dar, resp. die Entwickelung derselben, grosse Karten zeigen die Skizzen der in Ungarn bestehenden Damm- und Wasserregulirungs-Gesellschaften, das Längenprofil des regulirten Theiles des Theissflusses und dessen Skizze.

Sehr interessant sind die kleinen Uebersichtskarten, welche die Entwickelung des Telegraphennetzes Jahr für Jahr von 1847 an ersichtlich machen, die Karte des Budapester Post-, Telegraphen- und Telephonnetzes.

Die technische Ausstellung der Staatstelegraphen-Hauptdirektion enthält vom ersten primitivsten Glöcklein angefangen bis zu dem jetzt im Gebrauche stehenden Buchstabendruckapparat jede nur immer erdenkliche Form. Die Hauptdirektion der Post führt die ganze Sammlung ihrer Werthzeichen und Drucksorten vor, als auch die im Gebrauche stehenden Taschen, Säcke, sämmtliche Werkzeuge und Arbeitsmittel.

In einem vom Fiumaner Hafenbauamt exponirten Hefte sind die Hafenbauten zu erkennen, welche durch eine schön ausgearbeitete Karte und zahlreiche Photographien illustrirt werden. Ueber die bei den Bauten verwendeten Versenkungsschiffe, Dampf- und Handkrähne und Betongemengemaschinen, Molen etc. sind prachtvolle Modelle ausgestellt. In der Exposition der Königlich Ungarischen Staatsbahnen sind die gesammten Dienstzweige, die zur Ausstellung überhaupt geeigneten Gegenstände durch Kollektionen von Zeichnungen und Daten vertreten; seitens der Bau- und Bahnerhaltungs-Abtheilung sind namentlich vertreten: die Längenprofile der sämmtlichen Linien im kleinen zur Uebersicht geeigneten Massstab, die Karte des Eisenbahnnetzes mit den Ausländischen Anschlüssen, die auf dem Gebiete von Budapest gelegenen Bahnhöfe und die Karte über ihre Verbindung, die Skizzen der grösseren Stationen, die Graphikons über die Auswechselung der Schwellen und über die

Kosten der Gleiserhaltung; die von Pensionsfonds gebauten Zinshäuser, sowie die Zeichnungen des Central-Personenbahnhofes und zahlreiche Photographien der in letzterer Zeit ausgeführten interessanteren Bauwerke, endlich die Sammlung der bei sämmtlichen Baulichkeiten in Geltung stehenden Normalienzeichnungen.

Ferner ist ausgestellt die Kollektion der bei sämmtlichen Hochbauten der Königlich Ungarischen Staatsbahnen in Gebrauch kommenden Typen und der Apparate über die Central-Weichen- und Wechselstellungen; am nördlichen Ende der Ausstellungshalle ist ein solcher Wechselapparat vollständig montirt zur Besichtigung des Publikums hergerichtet. Interessant sind die Zeichnungen der in letzterer Zeit auf den östlichen Linien und auf der Budapest-Brucker Linie hergestellten Sicherungsarbeiten. Die bei der Bahnerhaltung in Verwendung stehenden Bahnwagen, Draisinen, Schienenschneide- und Krümmungsmaschinen, und ebenso die Gleislehren sind ebenfalls ausgestellt.

Die Verkehrsabtheilung präsentirt die bei den Staatsbahnen in Gebrauch stehenden Telegrapheneinrichtungen, die Sicherheits-, Distanz- und Glockensignale, die interessanten statistischen Daten über den Telegraphenverkehr.

Die Fachabtheilung des Zugförderungs- und des Maschinenwesens nimmt den ganzen linksseitigen Trakt des Pavillons ein. Vorgezeigt werden die in Verwendung stehenden Personen- und Lastwagen neuester Konstruktion, welche zugleich die Wagenbau-Ausstellung der (auch im Auslande rühmlichst bekannten) Firma Ganz & Co. bilden. Eine kleine für den geringeren Verkehr auf Flügelbahnen bestimmte Lokomotive, deren Konstruktion die vollkommenste Ausnutzung des Brennmaterials ermöglicht, welche nach den Plänen der Staatsbahnen in der staatlichen Maschinenfabrik gebaut wurde. Die Seitenwände des Pavillons schmücken Darstellungen der stufenweisen Entwickelung des Staatsbahnnetzes, Karten und zahlreiche Graphikons über die Dichtigkeit und Erweiterung des Verkehrs, aus welchen die statistischen Daten über die Grösse, Art und Richtung des Verkehrs einerseits und über die aufgelaufenen Kosten, die Ausnutzung der Fahrbetriebsmittel und Züge, sowie über den Verbrauch des Brennmaterials andererseits zu entnehmen sind.

Die Materialabtheilung zeigt ausser den statistischen Daten eine vollständige Sammlung aller derjenigen Materialien in natura, welche die Staatsbahnen noch jetzt im Auslande beschaffen müssen, indem dieselben in Ungarn entweder garnicht oder nicht in entsprechender Menge erzeugt werden. Diese Sammlung wird durch einen Ausweis ergänzt, aus dem der Geldwerth dieser vom Auslande importirten Materialien zu entnehmen ist. Die kommerzielle Abtheilung hat einen umfangreichen Bericht exponirt, welcher die Resultate der letzten 10 Jahre mit besonderer Rücksicht auf die Tarife veranschaulicht. Die Ausstellung der Staatsbahnen wird durch die Exposition der staatlichen Maschinenfabrik und des Diósgyörer Stahlwerkes gleichsam ergänzt. Von den Privateisenbahnen hat die Kaschau-Oderberger Bahn die Graphikons über die Steigerung ihres Verkehrs, die Zeichnungen der Ruttkaer Arbeiterkolonien, dann die Skizze über die Auswechslung der Hernadbrücke u. s. w. exponirt. Das Album der Nordostbahn macht mit dem für den Thronerben in M.-Szigeth erbauten Pavillon bekannt, und zeigt in einem Modelle die Erfindung eines ihrer Beamten, betreffend die zweckmässige Verkuppelung der Lokomotive mit dem Tender. Die I. Ungarisch-Galizische und die Budapest-Fünfkirchener Bahn haben ebenfalls Albums ausgestellt. Das erstere enthält die Zeichnungen und die ausführliche Beschreibung nebst der Baugeschichte des Lupkower Tunnels in Deutscher, Ungarischer und Französischer Sprache, das letztere enthält die sehr interessanten Zeichnungen eines in Krümmungen und Steigungen liegenden Viaduktes. Die bereits erwähnte Exposition der staatlichen Maschinenfabrik und des Diósgyörer Stahlwerkes präsentirt sich vollständig im rechtsseitigen Trakte. Ausser den verschiedenen Dampfmaschinen, Hebevorrichtungen und landwirthschaftlichen Maschinen bildet das Modell der Dachkonstruktion des neuen Central-Personenbahnhofes einen der anziehendsten Gegenstände der Ausstellung. Die in der Stahlfabrik erzeugten sämmtlichen Waaren, als Schienen, Winkeleisen, Brückeneisen, Stahlguss sind in schönen Gruppen ausgestellt.

Die Exposition der Fiumaner Seebehörde ist im innern Raum placirt, in dem das Hafenbauamt, die K. K. Marineakademie zugleich mit der Exposition der Schiffsgesellschaft Adria und des Withead Torpedos zu einem Ganzen gruppirt sind.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2676 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission, betreffend das Vereinskarten-Reglement (abgesandt am 19. d. Mts.).

No. 2721 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission ad hoc zur Erledigung des Antrages der a. pr. Kaiser Ferdinands-Nordbahn, betreffend Ergänzung der Vorschriften sub 2 B der Instruktion für Wagenrevisoren und Abänderung der Bestimmungen in § 25 alin. 1 litt. b. des Vereins-Wagenregulativs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 7. und 8. d. Mts. in Dresden abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2730 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Haftung und Mietheabrechnung für die Wagen der Prignitzer Eisenbahn Seitens der Wittenberge-Perleberger Eisenbahn (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 2760 vom 17. d. M. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission, betreffend Verlegung des Termins der nach Eisenach berufenen Konferenz auf den 26. Juni cr. (abgesandt am 18. d. Mts.).

No. 2772 vom 16. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Kassirung einer Vereinskarte (abgesandt am 22. d. Mts.).

No. 2833 vom 20. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Einführung einheitlicher Bezeichnung für Frauen-, Raucher-, Nichtraucher-Koupees u. s. w. (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2855 vom 22. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 26. d. Mts.).

No. 2870 vom 21. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 24. d. Mts.).

No. 2872 vom 23. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Ausfertigung der Frachtbriefe für nach Russland bestimmte Sendungen (abgesandt am 24. d. Mts.)

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die neuen Oesterreichischen Eisenbahnkonzessionen.

Das „Reichsgesetzblatt" publizirt die sanktionirten Gesetze, betreffend den Bau der Eisenbahnen von Doboz nach Simin-Han und von Lemberg nach Rawa-Ruska, ferner drei sanktionirte Lokaleisenbahn-Gesetze, betreffend den Bau der Mühlkreisbahn, der Bukowinaer Lokalbahnen und der Lokalbahn von Laibach nach Stein. (Die Detailbestimmungen bezüglich dieser Bahnen haben wir bereits bei den resp. Verhandlungen des Abgeordnetenhauses mitgetheilt.)

Ungarische Staatsbahnen: Eröffnung der Vizinalbahn Puszta-Tenyö-Kun Szt. Márton und der Theilstrecke Váradvelencze-Püspökfürdö.

Von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen ist die 6,1 km lange Theilstrecke „Váradvelencze-Püspökfürdö" der Vizinalbahn Nagyvárad-Belenyes-Vaskohó mit der für den Personen-, Gepäck- und Eilgutverkehr eingerichteten Station Püspökfürdö und der für den Personen- und Gepäckverkehr eingerichteten Ausweiche Váradvelencze am 14. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergeben worden.

Von derselben Direktion ist am 17. d. Mts. die von ihr betriebene 35 km lange Vizinalbahn Puszta-Tenyö-Kun Szt. Márton mit den Stationen Tisza-Földvár, Kengyel, Homok und Kun Szt. Márton, sowie den Ausweichen Puszta-Tenyö und Puszta-Martfü, die letzteren nur für den Personen- und Gepäckverkehr, dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Der Deutsche Eisenbahnverein und dessen angebliche Germanisirungstendenzen.

Im Ungarischen Abgeordnetenhause beantwortete der Kommunikationsminister Baron Kemény eine Interpellation über die angeblich germanisirende Tendenz des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen beiläufig in folgender Weise: „Er könne die Ingerenz des genannten Vereins in interne Angelegenheiten der Ungarischen Eisenbahnen aus dem einfachen Grunde nicht untersagen, weil eine solche Tendenz überhaupt nicht besteht. Der Deutsche Eisenbahnverein wurde vor etwa 40 Jahren lediglich aus Direktionen Deutscher Eisenbahnen gebildet. Später traten auch Oesterreichische, Belgische, Niederländische, Ungarische, Rumänische und einige Russische Bahnen in den Verein; es war aber nicht nothwendig den Namen abzuändern, da der Verein sich lediglich mit Verkehrsangelegenheiten und technischen Fragen befasst und mehr einen berathenden als entscheidenden Einfluss besitzt. Der Minister erklärte ferner, er habe keine Kenntniss davon, dass der Verein zur Förderung pangermanischer Tendenzen auch bei uns zahlreichere kleinere Gruppen ins Leben rufen wollte und sei dies überhaupt auch unmöglich. Für eine Verfügung also, dass sich der Verein in interne Angelegenheiten nicht mische, ist keinerlei Nothwendigkeit vorhanden. Schliesslich betont der Minister, dass der Fortschritt, der hinsichtlich der Kenntniss der Ungarischen Sprache zu verzeichnen sei, zu keiner Klage Anlass gibt, sondern bestes Lob verdient. Die nächste Versammlung des Vereins wird voraussichtlich in Budapest stattfinden. (Diese von massgebender Stelle erfolgte Zurückweisung befriedigt allgemein.)

Beginn der konzessionsmässig für Eisenbahnen eingeräumten Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer.

Bezüglich einer Eisenbahngesellschaft, in deren Konzessionsurkunde kein Anfangstermin für die konzessionsmässig zugesicherte zeitliche Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer enthalten war, wurde von der kompetenten Steuerbehörde

der Beginn der Steuerbefreiung vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet. Dem entgegen hat das K. K. Finanzministerium, der im Rekurswege vertretenen gegentheiligen Anschauung der betroffenen Eisenbahngesellschaft beipflichtend, unterm 7. April d. J. die Entscheidung dahin getroffen, dass die der genannten Unternehmung konzessionsmässig gewährte zeitliche Befreiung von der Erwerbs- und Einkommensteuer, für welche, wie erwähnt, in der Konzessionsurkunde kein Anfangstermin festgesetzt worden ist, nicht, wie die Steuerbemessungsbehörde angenommen hatte, vom Tage der Konzessionsertheilung, sondern erst mit dem Tage der Betriebseröffnung der betreffenden Bahn, als dem Zeitpunkte, von welchem ohne Steuerbefreiung die Steuerpflicht eingetreten wäre, zu laufen begonnen habe.

Central-Abrechnungsbüreau der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen.

Der Ueberwachungsausschuss des Central-Abrechnungsbüreaus der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen hat den Rechenschaftsbericht für das Jahr 1884 vorgelegt. Infolge der mit 1. Mai 1884 erfolgten Aktivirung eines zweiten Abrechnungsbüreaus in Budapest, welches namentlich den gesammten Verkehr der Ungarischen Bahnen untereinander übernahm, haben sich die Agenden des Wiener Büreaus naturgemäss vermindert. Die volle Wirkung wird sich aber erst im Jahre 1885 zeigen, da eben das Budapester Büreau erst von Mai ab successive in Wirksamkeit trat. Im Jahre 1884 wurden 6,35 Millionen Rechnungspositionen (— 1,9 Millionen), 6,67 Millionen Gepäcksscheine und Frachtkarten (— 1,09 Millionen Stück) und 1,55 Millionen Rechnungen (— 156 088) geprüft. Der Betrag der Abrechnungen stellte sich im Jahre 1884 auf 171,9 Millionen Gulden Oe. W. (— 57 Millionen Gulden), 5,5 Millionen Mark, 867 189 Frcs. und und 28 668 R. An reinen Transporteinnahmen wurden 66,8 Millionen Gulden (— 21,6 Millionen Gulden) abgerechnet. Die von den Bahnen gemeinsam zu tragenden Kosten des Abrechnungsbüreaus betrugen 351 441 fl. (50 059 fl.). Die grössten Quoten hiervon entfallen auf die Staatseisenbahn-Gesellschaft mit rund 75 000 fl. (15 pCt.), auf die Oesterreichischen Staatsbahnen mit 53 000 fl. (21 pCt.), auf die Südbahn mit 43 000 fl. (12,1 pCt.) und auf die Nordbahn mit 40 000 fl. (11,4 pCt.) der Gesammtkosten.

Bilanz der Kaiser Ferdinands-Nordbahn pro 1884.

Die Direktion dieser Bahn hat folgendes Kommunikat an die Blätter versendet:

Die Direktion hat in ihrer am 22. d. Mts. abgehaltenen Sitzung die von der Administration vorgelegte und vom Bilanzkomitee geprüfte Rechnung für das Geschäftsjahr 1884 genehmigt. Nach derselben beträgt der nach Abrechnung der bereits gezahlten 5 pCt. Aktienzinsen verbleibende, zur Disposition der Generalversammlung stehende Reinertrag aus allen Theilen des Unternehmens unter Zuziehung des 717 926 fl. 70 kr. ergebenden Gewinnvortrages vom Vorjahre 7 933 955 fl. 16 kr. gegen 9 740 160 fl. 14 kr. pro 1883, sonach weniger um 1 806 204 fl. 98 kr.

Sonach wird die Direktion den Antrag auf Auszahlung einer Superdividende (von 100 fl. pro Aktie) stellen, so dass sich die Gesammtdividende mit 152 fl. 50 kr. gegen 173 fl. 25 kr. pro 1883 für jede ganze Aktie ergeben und der am 1. Juli d. J. fällige Aktienkoupon mit 126 fl. 25 kr. gegen 147 fl. im Vorjahre honorirt werden würde.

Die Generalversammlung wird am 25. Juni d. J. stattfinden.

Der Fahrpark der Oesterreichischen und gemeinsamen Bahnen.

Nach den offiziellen Ausweisen betrug die Zahl der Fahrbetriebsmittel auf diesen Bahnen mit Schluss des Jahres 1884: 3 538 Lokomotiven (gegen 3 302 im Vorjahre), 2 847 Tender (gegen 2 683), 7 080 Personenwagen (gegen 6 684) und 81 260 Lastwagen (gegen 78 330). Die absolut grösste Anzahl an Fahrbetriebsmitteln besitzen wie folgt: An Lokomotiven: die Oesterreichischen Staatsbahnen 748, die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn 692, die Südbahn 617 etc.; an Personenwagen: die Oesterreichischen Staatsbahnen 2 066, die Südbahn 1 269 und die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn 1 023; an Lastwagen: die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn 14 390, die Oesterreichischen Staatsbahnen 13 173, die Südbahn 11 567, die Nordbahn 11 712 u. s. w. Den relativ grössten Fahrpark (d. i. pro Kilometer der Betriebslänge berechnet) besitzt dagegen die Aussig-Teplitzer Bahn mit 0,49 Lokomotiven, 0,92 Personen- und 33,72 Lastwagen pro Kilometer, während die Durchschnittssumme für sämmtliche Oesterreichische und gemeinsame Bahnen, pro Kilometer gerechnet, beträgt: 0,22 Lokomotiven, 0,44 Personenwagen, 5,13 Lastwagen.

Die Ungarischen Holzindustriellen und die Eisenbahntarife.

Die in Budapest abgehaltene Landeskonferenz der Ungarischen Schnittholzfirmen hat der Ungarischen Regierung ein Memorandum überreicht, in welchem eine ausgiebige Reduzirung der Eisenbahntarife auf allen Ungarischen Bahnen verlangt wird, um dem Ungarischen Produkte den inneren Markt zu sichern, da der Export nach Deutschland infolge der am 1. Juli ins Leben tretenden höheren Zölle auf fertige Waaren und der Export nach den Donauländern infolge des Steigens der dortigen Produktion arg bedrängt erscheint. Das Memorandum führt aus, dass aus Galizien, dann aus Steiermark und Kärnten mehr weiches Schnittholz importirt (im ganzen fast 2 Millionen Metercentner im Werthe von 5 800 000 fl.), als Ungarn exportirt (rund 1,5 Millionen Metercentner im Werthe von 4½ Millionen Gulden); dieser Mitbewerb werde noch intensiver werden, da eben auch der Oesterreichische Holzexport nach dem Auslande unter den oben erwähnten Umständen leiden und nothwendigerweise sich intensiver als bisher auf den Ungarischen Markt werfen muss. Namentlich ist es der am rechten Donauufer gelegene wohlhabende und dichter bevölkerte Theil Ungarns, welcher seinen Bedarf an Schnittholz fast ausschliesslich aus den Oesterreichischen Alpenländern deckt. Die Südbahn stelle dem Oesterreichischen Import weit günstigere Tarifsätze zur Verfügung, als in der Gegenrichtung dem hauptsächlich aus dem Norden und Osten des Landes kommenden Ungarischen Produkte. Das Memorandum verlangt von der Ungarischen Regierung, dieselbe solle die Tarife für Ungarisches Holz sowohl im Lokal- als im Anschluss- und Exportverkehre noch weiter reduziren, die für Galizisches Holz im Verkehre mit Ungarn bestehenden Begünstigungen inhibiren und damit eine differentielle Behandlung des Galizischen Holzes einführen. Wir glauben, bemerkt hierzu die „N. Fr. Pr.“, dass ein solches Vorgehen weder mit den Bestimmungen noch mit dem Geiste des zwischen Oesterreich und Ungarn bestehenden Zoll- und Handelsbündnisses vereinbar wäre; aber auch abgesehen davon, würde sich die reciproke Anwendung auf Ungarische Bodenprodukte, welche in Oesterreich ihren Markt suchen, zu einem viel grösseren Nachtheile für Ungarn gestalten.

Die Lokalbahn Grán-Nána-Ipóly-Ságh.

Für Instruirung und Ausbau dieser Bahn wurde von Seite des gemeinsamen Verwaltungsrathes der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen 1 791 000 fl. zu Lasten des Kapitalkontos des Ungarischen Netzes votirt.

Sonach werden die Kosten der 50 km langen Lokalbahn pro Kilometer 35 820 fl. betragen.

In diesen Kosten sind diejenigen zur Anschaffung der Betriebsmittel und zur Vergrösserung des Gráner Bahnhofes nicht inbegriffen.

25. Generalversammlung der Böhmischen Westbahn am 21. Mai 1885.

Nach Resumirung der wesentlichen Daten des Geschäftsberichtes theilte der Präsident folgendes mit: Die im vorigen Jahre beschlossene Konversion wurde dementsprechend vorgenommen, selbständig durchgeführt und ist gegenwärtig in der Abwickelung begriffen. Was die infolge der Konversion und des Uebereinkommens mit der Regierung vorzunehmende Aenderung der Statuten betrifft, so ist der Verwaltungsrath heute noch nicht in der Lage, von der Genehmigung derselben seitens der Staatsverwaltung Mittheilung machen zu können, da die Gesellschaft erst unterm 27. April l. J. mit Erlass des Ministeriums des Innern vom 24. April verständigt wurde, dass in betreff der Textirung einzelner Paragraphen der Gesellschaftstatuten seitens der hohen Staatsverwaltung Abänderungen vorgeschlagen werden. Der Verwaltungsrath behält sich vor, die mit der hohen Staatsverwaltung zu vereinbarende Textirung der betreffenden Statutenparagraphen in der nächsten ordentlichen Generalversammlung der Genehmigung der Aktionäre zu unterbreiten. Diese Darlegung wird zur Kenntniss genommen. In betreff der Verwendung des Erträgnisses stellt der Verwaltungsrath folgende Anträge: Der Nettoüberschuss nach Abzug der pro 1884 für die Verzinsung und Amortisirung des Gesammt-Anlagekapitals erforderlichen Beträge beläuft sich auf 398 936 fl. Nach Abrechnung der statutenmässigen fünfprozentigen Reservefondsquote von 19 946 fl. und nach Abschlag der fünfprozentigen Verwaltungstantième von 18 949 fl. verbleiben, mit Hinzurechnung des Vortrages vom Jahre 1883 von 55 950 fl., 415 991 fl. zur Verfügung der Generalversammlung. Der Verwaltungrrath beantragt nun, dem Pensionsfonds 30 000 fl., der Krankenkasse 5 000 fl. zuzuwenden, von dem hiernach erübrigenden Betrage von 380 991 fl. die gleiche Superdividende wie im Vorjahre, das ist 5 fl. pro Aktie, zusammen daher 300 000 fl. zu vertheilen, so dass der diesjährige Julikoupon der im Umlaufe befindlichen 60 000 Stück Aktien mit 10 fl. ohne Abzug einzulösen wäre und den Rest von 80 991 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Zu diesem Antrage sieht sich der Verwaltungsrath angesichts der im laufenden Jahre, gleichwie auf den meisten übrigen Oesterreichischen Bahnen, auch auf der Böhmischen Westbahn stattgehabten Mindereinnahmen veranlasst. Die Anträge wurden ohne Debatte einstimmig angenommen.

Die Csakathurn-Agramer (Zagorianer) Vizinalbahn-Aktiengesellschaft.

Dieselbe hat sich am 14. d. M. in Budapest konstituirt. Das Gesammtkapital der Gesellschaft beträgt nominal 5 580 000 fl. (in Gold und Papier), eingetheilt in 15 000 Stück Prioritätsaktien

à 200 fl. in Gold (= 3 100 000 fl. Gold), und 12 400 Stück Stammaktien à 200 fl. (= 2 480 000 fl. Papier). Die Länge der Bahn beträgt 120 km. Nach erfolgter Wahl der Direktionsmitglieder wurde nach Schluss der Generalversammlung die Direktion konstituirt.

1. Generalversammlung der Grosswardein-Belényes-vaskohó Eisenbahn.

Dieselbe fand am 13. d. M. statt. Die Direktion gab über den Stand des Baues und die Verwendung der eingeflossenen Gelder erschöpfende Auskunft. Das Aktienkapital beträgt 705 537 fl. und die Dotation des Biharer Komitates 300 000 fl. Das Aktienkapital besteht aus 10 000 Stück Stammaktien à 100 fl. (295 463 fl. nicht emittirt) und 15 000 Prioritätsaktien à 100 fl. Das Komitat, das Ackerbau- und das Kommunikationsministerium sowie die beiden Grosswardeiner Bisthümer waren bei der Generalversammlung mit 8 700 Stimmen von 9 141 Aktien vertreten.

VIII. ordentliche Generalversammlung des Klub Oesterreichischer Eisenbahnbeamten.

Dieselbe fand am 19. d. M. statt. Der Präsident, Generalsekretär Dr. Eger, besprach aus dem veröffentlichten Geschäftsbericht die Fortschritte der Eisenbahn-Fortbildungsschule, deren volle Erfolge durch die Theilnahmslosigkeit einzelner Bahnverwaltungen geschmälert werden, ferner die günstigen Resultate der Eisenbahnzeitung, die erspriesslichen Bemühungen des Geselligkeitskomitees, insbesondere aber des Vortragskomitees, dem der Klub eine Reihe von höchst lehrreichen und interessanten Vorträgen schuldet. Die Zahl der Mitglieder beträgt 843. Nach Genehmigung der Rechnung und Vornahme der Wahlen wurden die zwei Anträge einstimmig angenommen und zwar 1. sowohl die Chemin de fer de Belge à Bruxelles, als auch die Ludwigbahn in Nürnberg zu ihrem 50jährigen Bestande zu beglückwünschen und 2. für die Mitglieder des Klub die thunlichste Begünstigung bei den Lokalfahrten von den Bahnverwaltungen zu erwirken.

Auszeichnung für Bahnbeamte.

Für ihre Verdienste um das Bahnwesen erhielten mehrere Beamte Allerhöchste Auszeichnungen. So u. a. der Generalsekretär der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn, F. L. Raspi, den Titel eines Regierungsraths.

Entscheidung des Wiener Eisenbahn-Schiedsgerichts.

In einer bei diesem Gericht zur Verhandlung gelangten Klage eines Handelsmannes gegen eine Bahnanstalt auf Zahlung von 82 fl. 12 kr. beschäftigte sich dasselbe mit der Frage, welche Massnahmen der Frachtaufgeber zu ergreifen hat, um sich über einen aus der Verfrachtung erfolgten Anstand sein Regressrecht gegen die verfrachtende Bahn zu wahren. Nach Darstellung der Klage wurde eine Sendung Weizen an die Adresse des Klägers dirigirt, von wo sie ohne vorherige Ausladung von der Bestimmungsstation an eine weitere Station versendet wurde. Hier stellte der Uebernehmer das Begehren, dass die Sendung wieder bahnamtlich abgewogen wurde, wobei sich ein Gewichtsmanko ergab. Für diesen Gewichtsentgang beansprucht nun der Kläger, indem er zugleich die Cession des gedachten Uebernehmers hinsichtlich seiner Forderung nachweist, seitens der Bahndirektion den erwähnten Schadenersatz. Die geklagte Bahn berichtigte den Sachverhalt dahin, dass das Verlangen auf bahnamtliche Abwägung noch vor Ankunft der Weizensendung gestellt und nachdem sie abgewogen ohne Reklamationserhebung bezogen und die entfallende Fracht bezahlt wurde. Der klägerische Vertreter machte geltend, das Handelsgesetz müsse den Kaufmann schützen, welcher die Waare, die er braucht, nicht auf der Bahn liegen lassen kann, also übernehmen muss. Das Urtheil des Schiedsgerichts lautete: Das Klagebegehren wird abgewiesen. In den Urtheilsgründen wird betont, es handle sich im vorliegenden Falle um die Interpretation des Artikels 408 H.-G.-B. Vor allem müsse erwogen werden, dass der Uebernehmer, nachdem er bereits den Gewichtsabgang bei der Waare kannte, dieselbe gleichwohl bezogen und die Fracht bezahlt habe. Es könne daher von einem „nicht erkennbaren Mangel“ nicht die Rede sein, da doch der Mangel vollkommen bekannt war. Was nun die Reklamation betrifft, so gehe das Schiedsgericht wohl nicht so weit wie die Deutsche Handelsgesetzgebung, hierzu das Einverständniss beider Parteien zu fordern, da der Bahnbeamte zu einem solchen Einverständniss nicht gezwungen werden könne. Aber dem Kaufmanne, der bei einer Waarensendung einen Abgang wahrnimmt, stehe es frei, bei dem Stationsvorstande oder der Güterexpedition die formelle Erklärung abzugeben, dass er ungeachtet der Auslösung des Frachtbriefes den Ersatz des Verlustes, seitens der Bahn begehre, und der betreffende Bahnbeamte muss die Reklamationsanmeldung reglementmässig zur Kenntniss nehmen. Nachdem jedoch von Seite des Uebernehmers, obschon ihm der Gewichtsabgang bekannt war, eine derartige Erklärung nicht abgegeben worden, so musste die Klage abgewiesen werden. Der verfrachtenden Bahn jedoch könne das Schiedsgericht den Vorwurf nicht erlassen, dass sie, nachdem ihr der Gewichtsabgang bekannt geworden, nicht aus eigener Initiative bestrebt gewesen, die Ursachen dieses Abganges durch ihre Kontrolorgane zu eruiren.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die befürchtete Rückwirkung der Deutschen Zollerhöhungen auf die Verminderung unseres Exportes drückte den Kours der Karl Ludwigbahn auf 248,75, der Staatsbahn auf 296,50 und der Nordwestbahn auf 166. Eine gleiche Wirkung hatte die vorerwähnte Bilanzveröffentlichung der Nordbahn (2412) und die geschmälerte Dividendenhoffnung der Elbethalbahn (166). Südbahn zeigt zwar bessere Einnahmen, aber ihr Kours (128,25) kann wegen des schwebenden Prozesses keinen Aufschwung nehmen. Man hofft von den Zuflüssen des Junikoupons von beinahe 12½ Millionen eine bessere Börsenstimmung.

Aus Bayern.

Aus dem Bayerischen Eisenbahnrath.

Am 5/6. d. M. wurde unter dem Vorsitz des Herrn Generaldirektors von Hocheder in München Centralbahnhof die IX. Sitzung des Bayerischen Eisenbahnrathes abgehalten. Seitens der Königlich Bayerischen Generaldirektion nahmen ausser dem genannten Herrn Vorsitzenden noch Herr Direktor Ritter von Schamberger und die Herren Referenten, Königliche Generaldirektionsräthe Böhm und Pernwerth von Bärnstein, theil.

Den von Herrn Baron von Soden in der 7. Sitzung des Eisenbahnraths erbetenen Aufschluss darüber, ob Bayern gesonnen sei, den Artikel 11 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahnverkehr, wonach geheime Refaktien unstatthaft sind, auch auf den internen Verkehr auszudehnen, beantwortete die Königliche Generaldirektion dahin, dass sie nicht informirt sei, z. Z. eine Erklärung für die Königliche Staatsregierung abzugeben. Auf den infolge dessen für die 8. Sitzung eingebrachten Antrag des Herrn Kommerzienrath Weidert äussert sich die Verbescheidung des Königlichen Staatsministeriums dahin, dass in der Frage des Verbots geheimer Frachtermässigungen im internen Verkehr über die Stellung der Bayerischen Regierung kein Zweifel obwalten könne und hierin zwischen ihr und der Reichs-, sowie der Königlich Preussischen Regierung volles Einverständniss bestehe.

Tarifirung von Torf. Dem Antrage der Handels- und Gewerbekammer für Oberbayern, bei Verfrachtung von Torf auf den Bayerischen Staatsbahnen die gleichen Vortheile wie für Brennholzsendungen zuzuweisen, wird nach kurzer Empfehlung der Herren Kommerzienrath Weidert und Freiherrn von Welser einhellig stattgegeben. Der für Brennholz geltende Ausnahmetarif 13 erhält nunmehr den Zusatz:

„Für Torftransporte, verladen auf Wagen mit einer Tragkraft von 10 000 kg, wird die Fracht nach Spezialtarif III unter Zugrundelegung eines Taxgewichts von 8 150 kg berechnet, sofern die Transportstrecke mindestens 100 km erreicht oder die auf diese Entfernung entfallende Fracht bezahlt wird“.

Lagergeld für im Freien lagernde Güter, welches dermalen mit 1 ₰ pro 100 kg und Tag berechnet wird, empfiehlt der Eisenbahnrath auf 3 ₰ pro □Meter zu ermässigen und ausserdem Lagerfreiheit während 8 Tagen zu gewähren.

Für das Lagerhaus der Firma Isidor Loewi in Regensburg wurde Reexpeditionsbefugniss nach lebhafter Debatte bewilligt, dem Lagerhause des Münchener Centralbahnhofes aber, welches nur dem Interesse einzelner Händler diene, versagt, nachdem die Königliche Generaldirektion mit aller Entschiedenheit sich dahin aussprach, dass derartige Begünstigungen für ärarialische Räume, der Konsequenzen wegen, nicht gegeben würden.

Einheitliche Bestimmungen über die Beförderung von Kindern werden nach Beschluss der Generalkonferenz der Deutschen Eisenbahnverwaltungen vom 5. Dezember 1884 auf sämmtlichen Deutschen Bahnen ab 1. Januar 1886 eingeführt, wonach

a) Kinder unter 4 Jahren, sofern ein besonderer Platz für sie nicht beansprucht wird, frei befördert werden,
b) Kinder im Alter von 4—10 Jahren in allen Wagenklassen die Hälfte der Personentaxe zahlen.

Nach den Ausführungen der Königlichen Generaldirektion ist mit Einführung der neuen Bestimmungen für die Bayerischen Bahnen ein, wenn auch nicht wesentlicher Ausfall zu gewärtigen.

Hinsichtlich der Versendung von Zucker in losen Broden wird empfohlen, in Zukunft die der Wirklichkeit entsprechende Erklärung in dem Frachtbriefe: „Generalrevers deponirt“, „Unverpackt aufgegeben“, genügen zu lassen.

Frachtermässigung für Sand, Roherde und Chamottemehl, gleichwie sie für Steine des Spezialtarifs III und Kies durch den Ausnahmetarif No. 27 bereits gewährt sei, wird empfohlen.

Ein gleiches geschieht mit einem vom Frhrn. von Cetto gestellten Antrag auf freie Rückbeförderung der zur Preistierschau zu Tölz transportirten, unverkauft gebliebenen Thiere.

Der vorgelegte Entwurf des Sommerfahrplans wurde nur zum geringeren Theil besprochen, dabei aber von einzelnen Mitgliedern bedauert, dass eine Vermehrung der Eisenbahnzüge im Lokal-

verkehre nicht platzgreife, welche die Königliche Generaldirektion aus ökonomischen Gründen glaubte unterlassen zu müssen.

Salzburg-Berchtesgaden.

Die Konzessionsurkunde zum Bau und Betriebe einer theilweise als Strassenbahn auszuführenden normalspurigen Lokalbahn (Dampftramway) von Salzburg zur Oesterreichisch-Bayerischen Reichsgrenze in der Richtung gegen Berchtesgaden ist nun ertheilt. Konzessionär ist Ingenieur Alexander Werner in Linz. Die Bahn ist binnen längstens 1½ Jahren, vom Tage der Konzessionsertheilung (21. April) gerechnet, zu vollenden und dem öffentlichen Verkehre zu übergeben. Der Konzessionär ist berechtigt, eine Aktiengesellschaft zu bilden; die Ausgabe von Prioritäten ist ausgeschlossen. Die Konzession ist auf 90 Jahre ertheilt, die Staatsverwaltung behält sich aber das Recht vor, den Betrieb der Bahn jederzeit zu übernehmen und nach Ablauf von 15 Jahren gegen Baarentschädigung einzulösen. Die Bahn ist 13 km lang. Die Trace beginnt auf dem Vorplatze des Bahnhofes Salzburg, zu welch letzterem eine Gleisverbindung hergestellt wird, führt sodann auf die Bahnhofszufahrtsstrasse und entlang des Bahnkörpers der Königlich Bayerischen Staatsbahn, unterfährt diesen unterhalb der Salzach-Eisenbahnbrücke, gelangt dann über den Salzach-Kai, die Reichsstrassenbrücke unterfahrend, zur neuen Stadtbrücke über die Salzach, führt auf derselben nach Nonnthal, erreicht dort die Halleiner Reichsstrasse, auf welcher dieselbe über Morzig und Hellbrunn bis in die Nähe von Anif gelangt, um sodann unter theilweiser Benutzung vorhandener Land- und Gemeindewege nächst Gröding in die Salzburg-Berchtesgadener Reichsstrasse einzulenken, auf welcher sie bis zur Oesterreichisch-Bayerischen Landesgrenze fortführt. Von da wird sie auf Bayerischem Gebiete nach Berchtesgaden fortgesetzt.

Aus Italien.

Zusammenstoss.

Wie in dem in No. 40 S. 509 dieser Zeitung enthaltenen Aufsatze über „die Anordnungen zur Erhöhung der Betriebssicherheit auf den Italienischen Eisenbahnen" mitgetheilt worden, ist bei den Italienischen Eisenbahnen mit geringen Ausnahmen nicht eine bestimmte Raumdistanz für das Folgen der Züge vorgeschrieben, sondern es kann ein Zug von einer Station abgelassen werden, wenn eine gewisse Zeit, in der Regel 10 Minuten, verflossen ist, nachdem der voraufgehende Zug die Station verlassen hat. Dass dieses Verfahren doch leicht zu Unfällen führt, zeigte sich durch ein Vorkommniss am 15. d. Mts. An diesem Tage verliess nach der „Rivista generale delle ferrovie" der Güterzug No. 1109 die Station Mailand und fuhr in der Richtung auf Navara. Da dieser Zug sehr schwer belastet war, verlangsamte sich sein Gang derartig, dass der nach ihm im üblichen Zeitintervall abgelassene leichtere und deshalb rascher fahrende Güterzug No. 1105 ihn in der Nähe der Station Rho einholte und auf ihn auffuhr. Die letzten 5 Wagen des ersten Zuges wurden aus dem Gleise geworfen und ebenso wie die Maschinen des zweiten Zuges stark beschädigt. Der Zugführer des letzten Zuges und ein Bremser erlitten Kontusionen.

Aus London.

Von der Ausstellung der Erfindungen.

(Fortsetzung aus No. 40.)

Holtham's Oberbau.

Dies neue System ist für doppelköpfige Stahlschienen gedacht, welche an die Schwelle mittelst ein Paar Stuhlbacken befestigt werden und zwar an einer Langschwelle und ohne Anwendung von Nieten oder Löchern. Der mittlere Theil ist von doppelt tragförmiger Gestalt und auf dem Verbindungsstück der mittleren beiden Tragwände liegt die Schiene und die Befestigungsklauen werden mit einem Schlitz über die äusseren Tragwände geschoben, stützen mit ihren Enden beiderseitig die Schiene und werden in dieser Lage durch getemperte Keile gehalten, welche zwischen der äusseren Rippe und der Klauenöffnung eingetrieben sind. Um ein Loswerden oder ein Rückgehen der Keile und damit ein Loswerden der Backen zu verhindern, ist es nur nöthig, oberhalb des Keiles mit dem Keilhammer von aussen gegen die Rippe zu schlagen und so eine schwache Beule herzustellen. In gleicher Weise kann man das andere Ende des Keiles sichern. Die Klauen und Keile sind von Gusseisen, die Schwellen von weichem Stahl oder Schmiedeeisen, und wenn die Klauen wie oben angegeben befestigt werden, soll das Ganze wie aus einem Stück wirken. Da die Rippen sich der Länge nach beiderseitig hinziehen, so können die Klauen in beliebigen Abständen gesetzt und die Uebelstände, die bei Kurven aus der Schwierigkeit der Normalstellung der Stösse sich sonst ergeben, mit Leichtigkeit vermieden werden. Beim Bruch einer Klaue kann eine neue ohne Schwierigkeit angesetzt werden, ohne an Schwelle und Schiene etwas zu verschieben. Die Querverbindungen sind einfache Zugverbindungen, soweit sie zwischen den Schienen liegen, und gehen unter den Schwellen durch, und die Enden sind in eine tragende Fläche mit umgekremptem Rand ausgebildet, von welcher die Schiene direkt gestützt wird. Zu dem Zwecke sind einige der äusseren Klauen soweit verlängert, dass sie bis auf die Mitte dieser Flächen reichen und sind hier in gleicher Weise mittelst gusseiserner Keile befestigt, wie sonst an den Rippen der Schwelle. So lange die Enden der Querverbindungen hinreichend unterstopft sind, soll weder eine Spurerweiterung noch ein Umkippen der Schienen möglich sein. Die Stossverbindung zweier Schwellen werden durch ein Paar Doppelklauen gebildet, die mit dem einen Ende fest verbunden sind und am andern einen kleinen Temperaturspielraum haben. Das Gewicht pro Kilometer beträgt für Stahlschwellen und Querverbindungen ungefähr 62 t und für die gusseisernen Klauen und Keile etwa 30 t.

Denham-Olphert's gusseiserne Einzelunterlagen.

Es sind dies Einzelunterlagen aus Gusseisen, welche im wesentlichen die Form eines gusseisernen Stuhles haben, dessen Bodenplatte ziemlich ausgedehnt, durch Rippen verstärkt und mit Vorrichtungen zum Anbringen der Querverbindungen versehen ist. Es ist ein Modell für Englische Bahnen, ferner eines der in Indien vielfach für die Ausführung benutzten, für Linien von 1 m Spurweite ausgestellt und ein drittes mit Wollkissen unter den Schienen, welches gleichfalls in Indien im Gebrauch ist. Es mag erwähnt werden, dass diese Einzelnunterlagen dort in bedeutendem Umfange mit sehr befriedigenden Resultaten zur Anwendung gelangt sind. Auf der Ausstellung liegt eine kurze Strecke Eisenbahn, welche von der „British Mekarski verbesserte Luftmaschinengesellschaft" betrieben werden wird, auf solchen Unterlagen. R. B.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LIII.

Im „Electrican and Electrical Engineer" vom Mai 1885 befindet sich ein Interview, welches der „Newyork World" entnommen ist. Der Interviewte ist Thomas Alpha Edison, der Interviewer heisst W. A. Croffut. Mr. Edison theilte ihm mit, dass, nachdem er vor einigen Jahren "the etheric force" untersucht habe, ihm zufällig gewisse Eigenthümlichkeiten der statischen Elektrizität aufgestossen seien.

Diese „curious properties" will nun Mr. Edison benutzen, um von verkehrenden Eisenbahnzügen mit den Stationen zu telephoniren.

Bis jetzt ist diese Edison'sche Erfindung, soviel ich weiss, noch nicht praktisch erprobt worden, die Versuche wurden nur im Shop von Bergmann & Co., Ecke Avenue B und 19. Strasse, gemacht. (Der Shop gehörte Bergmann, Edison, Johnson, doch wandelte man ihn in eine Aktiengesellschaft um, deren Hauptaktionäre aber obige Herren sind.) Edison's Laboratorium befindet sich seit etwa 2½ Jahren daselbst.

Es sollen also längs eines Eisenbahnzuges Metallstreifen gezogen werden, und, indem man durch diese Streifen Ströme sendet, hofft Mr. Edison, werde die Induktion in dem etwa 35 Fuss entfernten, seitwärts an der Bahn hinlaufenden Telegraphendrahte so stark sein, dass man auf den Stationen verstehen könne, was auf dem Zuge gesprochen wird und umgekehrt. Ein Mr. Lucius J. Phelps machte bereits ähnliche Versuche mit einem „induction telegraph" von einem Zuge aus. Die Versuche sollen am 25. März d. J. gelungen sein, wie der „Electrician and Electrical Engineer" berichtet.

Probiren geht über studiren, soviel ist jedoch gewiss, dass die anderen Drähte, wenn deren vorhanden sind, „schweigen" müssen, wenn verständliches gehört werden soll. Das Wagengerassel wird das Hören erschweren und mögen selbst die Schwingungen der Membrane beeinflusst werden: doch, wie gesagt, probiren geht über studiren.

Die Möglichkeit, dass der Friede zwischen England und Russland erhalten bleibt, hat hier theilweise grosse Entrüstung hervorgerufen, und in einem Blatte verglich man den Britischen Löwen mit jenem in „Pyramus und Thisbe". Die Pappenfabrikanten hofften wohl, ihre Lager an die Schuhmacher verkaufen zu können, wie 1870—71, wo die Französische Nordarmee Amerikanische Pappsohlen trug. Ja, der Zorn ist gross, denn der Weizen wird auch wieder billiger.

Der „Broadway Surface-Bahn" wurde vom Supreme-Court die Konzession ertheilt; es ist das eine Pferdebahngesellschaft, welche den Broadway von der Battery bis zur 14. Strasse, also bis zum Unionsquare befahren will. Vorläufig sieht man noch keine Arbeiter; wie oft der Bau, wenn angefangen, wieder eingestellt werden wird, bleibt abzuwarten, denn das Unternehmen hat sehr viel Gegner; in dieser Beziehung erlebt man hier das unglaublichste.

Vor wenig Jahren, als ich schon hier war, beschloss die Hochbahn-Company VI. Avenue beim Heraustritte der Bahn aus Greenwichstreet auf dem Battery-Place eine Station zu errichten,

weil sich ganz in der Nähe der eiserne Pier No. 1 (Coney Island Boote) befindet.

Ganz ohne Erlaubniss begann man den Park selbst aufzuwühlen, um Fundamente für die Perrons zu legen. Die Arbeit wurde verboten, umsonst; dann gewaltsam eingestellt, umsonst; es blieb nur übrig, dauernd eine Polizeiwache an das Loch zu stellen. Ein armer Teufel sollte sich nur eine derartige „Missachtung der Behörde" erlauben, er wandert hier ebenso gewiss wie in Europa in das Gefängniss. Eine reiche Gesellschaft darf hingegen thun, was sie will, die Behörde lässt sich behandeln wie ein Schuljunge in Europa (ein hiesiger Schuljunge lässt sich nämlich nichts gefallen).

Einen ganz ähnlichen Skandal erlebte ich hier kurze Zeit nach meiner Ankunft; es wüthete in Jersey-City ein Streit zwischen der Stadt und der Pennsylvaniabahn um Wegerecht und Wasserfront. Arbeiter und Polizisten geriethen mehrmals an einander; die Pennsylvaniabahn legte ihre Gleise trotz dessen und okkupirte die Wasserfront.

Die Hochbahn wühlte schliesslich das Trottoir an den Häusern auf, wogegen die Parkverwaltung wahrscheinlich keine Einsprache erheben darf, und nun entstand die neue Station „Battery-Place".

Kommt man mittelst eines Zuges der 3. Avenue-Bahn auf dem Terminus South-Ferry mit einem Excursion-Ticket nach Coney-Island versehen, an, so darf man einen Zug der 6. oder 9. Avenue-Bahn benutzen, um über den Platz, welcher gemeiniglich „Battery" genannt wird, zu fahren. Dieser Platz besteht aus einem recht schattenlosen Parke, aus einer breiten Gürtelstrasse gegen Norden und Osten, dem Quai an der Bay gegen Süden, einem grossen, leeren Platze gegen Westen. Ausserdem befinden sich an der Wasserfront verschiedene Piers, die Barge-Office und Castle-Garden. Es ist also bequem, die Südspitze von Manhattan Island grossentheils per Bahn durchfahren zu können.

Dem „Briefkasten" der hiesigen Staatszeitung vom 9. Mai 1885 entnehme ich die Notiz, dass die 4. Avenue-Pferdebahn in Newyork seit 1832 im Betriebe und „überhaupt die älteste Strassenbahn für Personenverkehr in der Welt ist".

Ueber die Newyorker kommt jetzt ein beunruhigender Gedanke. Die Englische ungepanzerte Korvette „Garnet" wurde nämlich durch die besser armirte, theilweise gepanzerte Korvette „Canada" abgelöst; letztere liegt bei Staten-Island, die Russische Korvette „Strelok" im North-River.

Heute am 10. Mai 1885 bringt der „Herald" nebst langen, alarmirenden Artikeln ein Kärtchen, auf welchem klar ersichtlich ist, dass ein feindliches, bei Coney-Island ankerndes, mit guten Geschützen armirtes Schiff nach der Boussole bequem Brooklyn bis Hunters-Point, Manhattan-Island bis zur 42. Strasse, einen Theil von Hoboken, ganz Jersey-City, die Landzunge bis Bergen-Point und den nordöstlichen Theil von Staten-Island, alles dicht bewohnt, in Grund und Boden schiessen kann. Der Radius dieses Kreises beträgt nur 11, bis an die Battery nur 9 Englische Meilen, Entfernungen, welche für die neuesten Riesengeschütze nicht zu gross sind, ja, den 80 und 100 t Geschützen traut man sogar zu, den Harlem-River, also die Gegend an der 100. Strasse, wo ich wohne, mit Leichtigkeit zu erreichen. Der „Herald" veröffentlicht eine Liste sämmtlicher Schiffe, welche Newyork gefährlich werden können; von Deutschen sind genannt: Sachsen, Bayern, Württemberg, Baden, Wespe, Viper, Biene, Mücke, Skorpion, Basilisk, Kamäleon, Krokodil.

Japan bedroht Newyork mit: Noebi und Naniwa-Kan. Newyork muss noch dazu bei der anhaltenden „Frühlingskälte", wie gesagt, heute zum Sonntage eine Gänsehaut bekommen haben.

Haftpflicht.

v. O. **Die Bestimmungen des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 über Eisenbahnen finden auch auf Strassenbahnen Anwendung. — Auch das bei der Fortbewegung entstehende eigenthümliche Geräusch gehört zum Betriebe und ein hierdurch veranlasster Unfall ist ein Betriebsunfall. Körperliche Berührung des Verletzten mit dem rollenden Material ist nicht erforderlich; jeder, sei es unmittelbare, sei es mittelbare, ursächliche Zusammenhang zwischen Betriebshandlung und Verletzung genügt, um die Haftpflicht des Unternehmers zu begründen.** — Die Vorinstanz hatte verurtheilt. Die Berufung der Strassenbahn wurde verworfen aus folgenden G r ü n d e n: „Nach den beiderseitigen Erörterungen hat der Unfall in der Weise sich zugetragen, dass die Pferde des K. bei dem Herankommen des hinter ihnen anfahrenden Zuges in Unruhe geriethen; dass das rechte Pferd stark nach links drängte, und K. bei dem Versuche, die Thiere wieder in die Fahrbahn zu bringen, von dem einen Pferde getreten, infolge dessen zu Fall und unter ein Wagenrad gebracht, von diesem überfahren und am rechten Arm so schwer verletzt wurde, dass dieser abgenommen werden musste. — Die Anwendbarkeit des Reichshaftpflichtgesetzes auf Dampfstrassenbahnen wurde nicht mehr bestritten, rechtfertigt sich auch aus der Natur dieses Betriebsmittels, aus den Motiven des Gesetzes und den in der Rechtsprechung, wie der erste Richter sie anführt, entwickelten Gründen. Wohl aber bestritt die beklagte Gesellschaft, dass der vorbezeichnete Unfall „b e i d e m B e t r i e b e" sich ereignet habe und in einem ursächlichen Zusammenhange mit den eigenthümlichen Gefahren desselben stehe. — Dem gegenüber ist festzuhalten, dass zum Betriebe alle diejenigen Thätigkeiten bei der Ausübung des Eisenbahngewerbes gehören, welche eine besondere, diesem Gewerbe eigenthümliche Gefahr in sich tragen. Hierzu sind bei einer Dampfstrassenbahn vor allem zu rechnen: die Fortbewegung auf Eisenbahngleisen unter Anwendung von Dampfkraft, unmittelbar und unabgeschlossen inmitten des gewöhnlichen Strassenverkehrs, unter den begleitenden Umständen des diesem Verkehr für gewöhnlich fremden, eigenthümlich brausenden, schleifenden und schnaubenden Geräusches, verbunden mit dem zeitweisen Ausströmen und Zischen des Dampfes. Aehnlich ist es keineswegs, wenn eine Dampfmaschine durch die Strassen behufs Verbringung an Ort und Stelle fortbewegt wird oder an ihrem Bestimmungsplatz stehend in Betrieb ist. Es ist daher durchaus unzutreffend, wenn auf derartige Fälle oder auf jedwedes andere Geräusch, wie das eines Schusses bei dem Vorbeifahren an einem Schiessplatz hingewiesen werden will, um daraus abzuleiten, dass die Gefahren aus der oben bezeichneten Betriebsweise der Strassenbahnen keine derselben eigenthümliche und besondere seien. — Bei dem Betriebe erfolgt ist jede Körperverletzung, welche in einem, sei es unmittelbaren oder mittelbaren, ursächlichen Zusammenhange mit den Betriebsgefahren steht und auf diese als ihren Entstehungsgrund zurückzuführen ist. Keineswegs ist es erforderlich, dass eine Berührung des Verletzten mit dem rollenden Material stattgehabt, oder das Betriebsereigniss doch ohne Vermittelung von Zwischengliedern den Verletzten betroffen haben müsse. Vielmehr besteht der ursächliche Zusammenhang auch da, wo ohne körperliche Berührung mit dem rollenden Material und erst durch Vermittelung einer von der Betriebshandlung in Bewegung gesetzten Zwischenursache die Verletzung herbeigeführt worden ist. (Eger, Reichshaftpflichtgesetz § 1 Anm. 1 S. 11, 15, 20, 26; Anm. 3 S. 36, 37; Anm. 5 S. 55, 56.) — Hiernach ist die Körperverletzung des K. zweifellos auf die eigenthümlichen Gefahren des Betriebes der Dampfstrassenbahn ursächlich zurückzuführen und in den Folgen von der beklagten Gesellschaft zu tragen. Der hinter den Pferden auf den Schienengleisen heranbrausende Zug, welcher auf demselben Strassenkörper an ihnen unmittelbar vorbeikam, hat die Thiere erschreckt und zu dem ausweichenden Drängen nach links in einer Weise veranlasst, dass K. als Führer der Pferde zu dem von ihm bethätigten Einschreiten genöthigt war. Ist er hierbei von einem Pferde getreten und infolge hiervon unter das Wagenrad gebracht und verletzt worden, so liegt der Ursprung und der bewegende Anlass zu diesem Endergebniss und allen mitwirkenden Zwischenursachen in der hervorgehobenen eigenthümlichen Gefährlichkeit beim Betriebe der Strassenbahn. Ein eigenes Verschulden des K. ist nirgends zu finden, und durchaus ungerechtfertigt ist es, wenn die beklagte Gesellschaft demselben einen Vorwurf daraus machen will, dass er an Dampfstrassenbahnen nicht gewöhnte Pferde auf Strassen mit solchen Betriebsmitteln verwendet habe. Eine abnorme Aengstlichkeit oder Empfindlichkeit der Thiere des K. ist nicht erwiesen, vielmehr werden dieselben als durchaus ruhig geschildert, und gerade wegen der Gefahren für den herkömmlichen Verkehr aus dem Betriebe der beklagten Gesellschaft legt das Gesetz ihr selbst und nicht dem Betroffenen die Haftbarkeit für die aus jenen Gefahren entstehenden Schäden auf. — Auf die Frage, ob auf der Lokomotive des Zuges beim Vorbeifahren an den Pferden gepfiffen oder Dampf abgelassen wurde, kam es nicht mehr an, weil nach dem Voranstehenden auch ohne jene Umstände und ohne Nachweis eines Verschuldens die Haftbarkeit der beklagten Gesellschaft aus § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes anzunehmen war". (Erkenntniss des I. Senats des Ober-Landesgerichts zu Colmar vom 16. Februar 1885; Duy und Sauter, Jur. Zeitschrift für Elsass-Lothr. Bd. X S. 165.)

Miszellen.

Die elektrische Lampe von Varley mit biegsamer Kohle.

Auf der Ausstellung der Erfindungen in London ist eine neue Form einer elektrischen Lampe ausgestellt, welche früher schon einmal in der elektrischen Ausstellung im Westminster Aquarium gezeigt worden ist, ohne seitdem wieder an die Oeffentlichkeit zu treten, da die Schöpfer derselben mit der Ausbildung ihrer Erfindung beschäftigt waren.

Charakteristisch ist an dieser Lampe, welche zur Gattung der Bogenlampen gehört, die Form der Elektroden. Dieselben gleichen einem Bündel oder Docht von verkohlten Fäden, etwa gleich den Kohlenfäden der Glühlampen, welche mit einander verfilzt oder verwebt erscheinen. Diese Elektroden geben in einer Bogenlampe ein ganz abweichendes Licht von dem fester Kohlenspitzen. Statt zweier glühenden Punkte, die durch einen fast nicht leuchtenden Bogen getrennt sind, ist hier der Bogen die Quelle des Lichts und ähnelt in hohem Masse einer leuch-

tenden Flamme. Wenn weiter kein Unterschied zwischen den alten und neuen Bogenlampen bestände, so würde die Erfindung nur vorübergehendes Interesse haben, aber der Erfinder behauptet und die Thatsachen scheinen zu beweisen, dass er ein Mittel gefunden hat, durch welches Bogenlampen von sehr geringer Grösse hergestellt und gebraucht werden können. Die zwanzig Lampen arbeiten mit je 2,5 Ampere Strom und einer elektromotorischen Kraft von 45 Volt, sie geben ein Licht, welches auf 200 Kerzenstärke geschätzt wird, so dass im Durchschnitt pro Kerze 0,56 Watt erforderlich sind. Die Lampen sind zu fünfen in Gruppen und zu vieren parallel geschaltet und verbrauchen pro Stunde 112 mm Kohle. Die biegsamen Kohlenelektroden sind in grossen Längen um einen Kern aufgewickelt und durch Speiserollen und cylindrische Führungen horizontal gegeneinander gerichtet; die Speiserollen werden durch Uhrwerk getrieben und sie sind so angebracht, dass sie im Verein mit den Führungen je nach Bedarf den Bogen vergrössern oder verkleinern. Die Regulirvorrichtung besteht aus zwei Spiralen, einer in der Hauptleitung und einer in der Nebenleitung, die auf zwei Anker aus weichem Eisen an den entgegengesetzten Enden eines zweiarmigen Hebels wirken. Sobald der Bogen durch Verbrennen der Elektroden grösser wird als das Spiel der Spiralen reicht, wird das Uhrwerk ausgelöst und schiebt von beiden Seiten die Elektroden vor. Der Bogen ist horizontal und hat die Neigung, sich nach aufwärts zu krümmen; um dies zu verhindern, ist über demselben ein dünnes Stück weisses Porzellan angebracht, welches ähnlich wie bei der Lampe „Soleil" als glühender Reflektor und als Wärmereservoir zur Erhöhung der Stetigkeit des Lichtes dient. R. B.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Bayerisch - Belgisch - Englischer Güterverkehr. Die in unserer Bekanntmachung vom 16. dieses angekündigte Versetzung der Artikel „Lokomobilen, Dresch- und Sämaschinen", welche auf Landwegen auf eigenen Rädern laufen, in den Spezialtarif I tritt erst mit dem 1. August d. J. in Wirksamkeit.

Köln, den 30. Mai 1885. (1122)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

II. Eröffnungen.

Am 1. Juni d. J. wird die Strecke Bentschen - Meseritz mit den Stationen Bentschen, Dürrlettel und Meseritz sowie den Haltestellen Gr. Dammer, Rogsen und Bauchwitz für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, in Betrieb genommen und werden auf derselben die in dem zur Veröffentlichung kommenden Sommerfahrplane enthaltenen Züge verkehren.

Berlin, den 21. Mai 1885. (1123 J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Prignitzer Eisenbahn. Am 31. Mai wird der Betrieb unserer Bahn mit dem um 8 Uhr 13 Minuten Abends von Wittstock nach Wittenberge abgehenden Zuge für den Personen- und Güterverkehr eröffnet werden.

Der Fahrplan ist auf den Stationen zum Aushange gebracht und wird auch daselbst zum Verkauf gehalten.

Ebendaselbst sind auch die Lokaltarife für die Beförderung von Personen etc., Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren, sowie Gütern käuflich zu erlangen. In diese Tarife ist der bisherige Lokaltarif der Wittenberge - Perleberger Bahn übernommen, so dass letzterer bis auf die Tarifsätze für die Haltestelle Weisen am mehrgenannten Tage ausser Kraft tritt. (1124)

Die Direktion
der Prignitzer Eisenbahn-Gesellschaft.
Reder. Dr. Heinemann.

III. Güterverkehr.

Rheinisch-Westfälisch - Südwestdeutscher Verband. Güterverkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen. Vom 1. Juni cr. ab finden die in dem Ausnahmetarif No. 2 (Steine etc.) vorgesehenen Frachtsätze für die Station Rockenhausen auch für den Verkehr mit der Station Dielkirchen Anwendung. Soweit jedoch für die letztere Station bereits niedrigere Frachtsätze bestehen, bleiben dieselben auch ferner in Gültigkeit.

Köln, den 27. Mai 1885. (1125)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Im **Eisenverkehr** von Rheinisch - Westfälischen etc. Stationen nach Stationen der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft kommen fortan ermässigte Frachtsätze für den Wassertransport ab Passau, sowie besondere Frachtsätze für den Wassertransport ab Regensburg zur Anwendung, welche in unserem hiesigen Geschäftslokale sowie bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren sind.

Köln, den 27. Mai 1885. (1126)

Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Lokal - Gütertarif des Eisenbahn - Direktionsbezirks Berlin. Vom Tage der s. Zt. noch besonders bekannt zu machenden Betriebseröffnung der Hafenbahn zu Ueckermünde gelangt für die Beförderung von Sendungen von und nach Stationen jenseits Ueckermünde eine Gebühr von 1,50 ℳ. für jeden Wagen zur Erhebung.

Für Sendungen zwischen Ueckermünde loco und dem Hafen wird die Fracht nach der „Allgemeinen Kilometer - Tariftabelle" unter Zugrundelegung einer Entfernung von 2 km berechnet.

Berlin, den 21. Mai 1885. (1127)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. Juli 1885 treten für den Eisenbahn-Direktionsbezirk **Bromberg**:

a) eine neue Auflage des Lokal-Gütertarifs, Theil II, enthaltend die bis zum 1. Juli cr. eingetretenen Tarifänderungen, sowie eine neue Ueberfuhrgebühr von 2 ℳ. pro beladenen Wagen von Cüstriner Vorstadt nach dem Warthestrange,
b) ein neuer Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:
   1. Personen und Reisegepäck,
   2. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   3. Eil- und Frachtgütern,
c) der Nachtrag XIV zum Lokaltarif für die Beförderung von Personen und Reisegepäck vom 1. August 1881, zugleich auch für die neu zu eröffnende Bahnstrecke Kobbelbude - Wormditt (Allenstein)

in Kraft. Durch Abkürzung der Entfernung vermittelst der neuen Strecke treten gegen die bisherigen Tarifsätze Ermässigungen, infolge Berichtigung von Fehlern einige Erhöhungen ein, welche letztere erst mit dem 5. Juli cr. Gültigkeit erhalten.

Durch die Einführung des neuen Lokal-Gütertarifs gelangen vom 1. Juli cr. ab zur Aufhebung:

1. der Lokal-Gütertarif für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg vom 1. Juli 1880 II. Auflage nebst Nachtrag I bis V,
2. der Kilometerzeiger zur Berechnung der Preise für die Beförderung von:
   1. Personen, Reisegepäck und Hunden,
   2. Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren,
   3. Eil- und Frachtgütern

   vom 15. August 1883 nebst Nachtrag I bis VII.

Die vorbezeichneten Drucksachen sind vom 25. Juni cr. ab durch unsere Billetexpeditionen käuflich zu beziehen. Bis dahin wird die unterzeichnete Direktion auf etwaige Anfragen über die Höhe der einzelnen Tarifsätze Auskunft ertheilen.

Bromberg, den 20. Mai 1885. (1128 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch - Belgischer Güterverkehr. Im Verkehr zwischen Station Neukirchen einerseits und den Stationen Blandain (frontière) und Châtelineau-Châtelet der Belgischen Staatsbahn sind vom 1. Mai d. J. an direkte Frachtsätze des Spezialtarifs III in Kraft getreten.

Dieselben betragen bis Blandain (frontière) 17,60 Frcs. und bis Châtelineau-Châtelet 16,53 Frcs. pro 1 000 kg.

Die Instradirung hat über die Route Fulda (Oberhessische Bahn) - Giessen-Deutzerfeld-Köln-Herbesthal zu erfolgen.

Köln, den 20. Mai 1885. (1129)

Namens der Verbands - Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgisch-Französischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. wird eine Ermässigung der Schnittfrachten der Stationen Kalk und Urbach des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch) im Verkehr mit Stationen der Französischen Nordbahn in Kraft treten.

Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 20. Mai 1885. (1130)

Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Rheinisch-Köln-Minden-Belgischer Güterverkehr. In die Ausnahmetarife 6a und 7b für die Beförderung von Grubenholz von den Stationen Donrath, Ehreshoven,

Engelskirchen, Overath, Ründeroth und Wahlscheid des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinischer) nach Belgien werden mit Gültigkeit vom 1. Juni dieses Jahres noch weitere Belgische Stationen aufgenommen werden.

Nähere Auskunft ertheilen die betreffenden Güterexpeditionen.

Köln, den 26. Mai 1885. (1131)
Königliche Eisenbahndirektion
(linksrheinische).

Am 1. Juni d. Js. wird die **Station Golzwarden** der Oldenburgischen Staatsbahn zu den für Nordenhamm bestehenden Frachtsätzen in den Norddeutsch-Sächsischen Verbands-Güterverkehr einbezogen.

Dresden, am 26. Mai 1885. (1132)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Zu dem vom 1. Mai 1884 ab gültigen Tarife für den direkten Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Hannover**, zugleich für die Hoyaer und Warstein-Lippstadter Eisenbahn, sowie Stationen der **Grossherzoglich Oldenburgischen Eisenbahn einerseits** und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Erfurt** und der **Thüringischen Privatbahnen andererseits**, wird mit Gültigkeit vom 1. Juni cr. ein neuer Nachtrag (4) herausgegeben. Derselbe enthält ausser verschiedenen Ergänzungen und Berichtigungen, sowie ermässigten resp. neuen Entfernungen für den Verkehr mit den Stationen Berlin (Anh. u. Dr. Bahnh.), Röderau und Wandersleben des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, und mit den Stationen Hanau (Nordbahnhof), Mandern und Oderthal des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, auch erhöhte Stückgutsätze für den Verkehr zwischen Berlin (Anh. u. Dr. Bahnh.) und Oldenburgischen Stationen, welche letztere indess erst am 15. Juli cr. in Kraft treten.

Fraglicher Nachtrag ist in den Güterexpeditionen käuflich zu haben.

Hannover, den 20 Mai 1885. (1133)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Zu den Tarifheften 1 — 8 des **Westdeutschen Gütertarifes** treten vom 1. k. M. ab gültige Nachträge in Kraft, welche verschiedene Aenderungen und Ergänzungen enthalten. Durch dieselben werden vom 15. Juli cr. ab auch die Ausnahme-Frachtsätze für Eisenerz-Transporte zwischen Stationen des Direktionsbezirkes Hannover und Stationen der Hessischen Ludwigs- und Pfälzischen Bahnen aufgehoben.

Hannover, den 19. Mai 1885. (1134)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirksamkeit wird für den Transport von Steinen des Spezialtarifs III in Wagenladungen von 10 000 kg oder Frachtzahlung hierfür von Heidelberg nach Würzburg ein Ausnahmefrachtsatz von 0,39 *M.* pro 100 kg eingeführt.

Karlsruhe, den 24. Mai 1885. (1135)
Generaldirektion.

Die Station Saaz der Buschtêhrader Bahn wird vom 1. Juni d. J. ab in den vom 1. März 1884 ab gültigen Ausnahmetarif für den **Rheinisch-Westfälisch-Böhmischen Kokesverkehr** und zwar mit den um 0,10 *M.* pro 100 kg erhöhten Frachtsätzen der Station Komotau einbezogen.

Köln, den 22. Mai 1885. (1136)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verbandsgüterverkehr. Zu dem vom 1. Juni 1884 ab gültigen Sächsisch-Thüringischen Verbandsgütertarif, Heft 1, tritt mit dem 1. Juni d. J. der Nachtrag IV in Kraft. Derselbe enthält Aenderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger; anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Gera, Leipzig (Th. B.), Plagwitz-Lindenau, Weida, Wolfsgefärth und Zeitz des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt, sowie Abänderung eines Stationsnamens. Exemplare des Nachtrags sind vom 31. Mai d. J. ab bei den betheiligten Expeditionen zu haben.

Erfurt, den 26. Mai 1885. (1137)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 16. Juni 1885 tritt unter der Bezeichnung **„Bromberg-Sächsischer Verband“** ein neuer Tarif für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren zwischen Stationen des Königlichen Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg einer- und den Stationen der Königlichen Sächsischen Staatseisenbahnen andererseits in Kraft, durch welchen der Preussisch-Sächsische Verbandtarif vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen, soweit derselbe Frachtsätze für den vorbezeichneten Verkehr enthält und der Spezialtarif für die Beförderung von Lokomotiven und Tendern zwischen Chemnitz und Wirballen vom 15. Juni 1882 zur Aufhebung gelangen.

Tarifexemplare sind von den Billetexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 21. Mai 1885. (1138 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Hefte No. 1 des Gütertarifs für den Staatsbahnverkehr **Köln (linksrheinisch)-Erfurt** einschliesslich **Thüringische Privatbahnen** der 2. Nachtrag in Kraft.

Derselbe enthält Entfernungen bezw. Frachtsätze für die neu aufgenommenen Stationen Gräfenroda, Grimmenthal, Oberhof, Wandersleben und Zella-Mehlis, sowie anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof), Dietzhausen, Leipzig B. A., Leipzig H. S. G., Leipzig Th., Rohr und Suhl des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt; ferner Entfernungen für die Station Wengerohr und die neu aufgenommenen Stationen Hergenrath und Wittlich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch).

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Verwaltungen zu erfahren, daselbst auch der Nachtrag zum Preise von 0,25 *M.* käuflich zu haben.

Köln, den 30. Mai 1885. (1139)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Berlin-Thüringisch-Bayerischer Verband. Am 1. Juni d. J. tritt zum Gütertarif für den Berlin-Thüringisch-Bayerischen Verband der 6. Nachtrag in Kraft. Derselbe enthält: Aenderung der Nomenklatur des Ausnahmetarifs 3, Aufnahme des Artikels Gyps, gebrannt, auch roh, wenn gemahlen, in den Ausnahmetarif 7, neue bezw. abgeänderte Frachtsätze der Ausnahmetarife 4 (Roheisen), 6 (Steine des Spezialtarifs III), 10 (Bausteine), 11 (Eisenerze), sowie Aenderung des Stationsnamens Barneck.

Exemplare des Nachtrags sind von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen.

Erfurt, den 21. Mai 1885. (1140)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Norddeutsch-Schweizerischer Güterverkehr. Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Frachtsätze des mit dem 1. April vorigen Jahres formell aufgehobenen Heftes II der Norddeutsch-Schweizerischen Gütertarife vom 1. Dezember 1880, insoweit diese Frachtsätze z. Z. noch billiger sind als die bei der Umkartirung in den Deutsch-Schweizerischen Grenzstationen sich ergebenden Frachten, in der Verkehrsrichtung aus Deutschland bis auf weiteres noch Anwendung finden können. Das Tarifheft III ist dagegen vollständig ausser Gültigkeit.

Karlsruhe, den 22. Mai 1885. (1141)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Generaldirektion
der Grossh. Badischen Staatseisenbahnen.

Nassau-Elsass-Lothringischer Verband. Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag 2 zum Gütertarif vom 15. Oktober 1884 in Kraft, enthaltend eine Bestimmung wegen Uebertragung der für Hanau Ostbahnhof bestehenden Sätze auf Hanau Nordbhf., anderweite Tarifentfernungen für den Verkehr mit Frankfurt a/M., Hanau etc. ermässigte Frachtsätze des Spezialtarifs III mit Banzenheim, Hüningen und Napoleonsinsel, Ausnahmesätze ab Frankfurt a/M. (Nass. Bhf.) und Sachsenhausen für Eisen und Stahl, für Getreide etc., Spiritus und Sprit zum Export für Blei in Blöcken etc.

Soweit der Nachtrag Tariferhöhungen enthält, treten diese erst mit dem 15. Juli d. J. in Kraft.

Näheres ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 15. Mai 1885. (1142)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Juni d. J. tritt zu dem Ausnahmetarif für die Beförderung von **Steinkohlen etc.** im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechtsrheinisch), Köln (linksrheinisch) und Elberfeld nach den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. vom 20. Oktober 1881 der Nachtrag VII in Kraft, welcher neben Aenderungen des Zechen- etc. Verzeichnisses und Berichtigungen anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für den Verkehr nach den Stationen Aumenau, Diez, Eschhofen, Flacht, Fürfurt, Guntersau, Hahnstätten, Kerkerbach, Lim-

burg, Löhnberg, Oberneisen, Runkel, Schafstall, Villmar, Weilburg und Zollhaus des Eisenbahn-Direktionsbezirks Frankfurt a/M. sowie neue Frachtsätze für den Verkehr von den Zechen Dahlbusch I und Dahlbusch II nach den Stationen Esperstedt, Friedrichssegen, Kuckenburg, Obbausen, Querfurt, Schraplau und Stedten des letzgenannten Bezirks enthält.

Soweit durch diesen Nachtrag Erhöhungen gegenüber den bisherigen Frachtsätzen eintreten, bleiben die letzteren noch bis zum 15. Juli 1885 in Gültigkeit. — Exemplare des Nachtrags sind bei den betheiligten Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 22. Mai 1885. (1143)

Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Nassau-Badischer Güterverkehr. Mit Gültigkeit vom 1. Juli d. Js. ist der Nachtrag I zum Tarif vom 1. April d. Js. erschienen, enthaltend ausser verschiedenen Berichtigungen eine Bestimmung wegen Uebertragung der Sätze für Hanau (Ostbhf.) auf Hanau (Nordbhf.), anderweite Frachtsätze für Lindau, Ausnahmesätze für Blei in Blöcken etc. von Frankfurt a/M. nach Basel etc., sowie ermässigte Ausnahmesätze für Zuckerrüben etc. im Verkehre mit Waghäusel.

Soweit durch die in dem Nachtrag enthaltenen Berichtigungen Erhöhungen eintreten, erhalten dieselben erst Gültigkeit vom 15. Juli d. Js. ab.

Näheres ist auf den Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 14. Mai 1885. (1144)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Zum Tarif für die **Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande** vom 1. April 1881 tritt mit Gültigkeit am 1. Juni 1885 ein Nachtrag XVII in Kraft, durch welchen einzelne Aenderungen bezw. Ergänzungen der Tarifvorschriften zur Einführung gelangen.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare dieses Nachtrags durch unser Tarifbüreau hier unentgeltlich bezogen werden.

Altona, den 19. Mai 1885. (1145)

Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Deutsch-Russischer Eisenbahnverband. Mit dem 1. Juli cr. n. St. wird der Ausnahmetarif XI für Zittwersamen (Wurmsamen) des Gütertarifs vom 1. Januar 1880 n. St. (2. Ausgabe) aufgehoben.

Bromberg, den 23. Mai 1885. (1146 J)

Königliche Eisenbahndirektion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Juli cr. tritt der Nachtrag VI zum **Lokal-Gütertarif** vom 1. Januar 1878 in Kraft. Derselbe enthält einen bis zum 1. März 1886 gültigen Ausnahmetarif für Zuckerrüben und Rübenschnitzel.

Danzig, den 21. Mai 1885. (1147 J)

Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn.

Mit dem 1. Juni d. J. tritt zum **Ausnahmetarif** für die Beförderung von **Schlachtvieh** in Wagenladungen von Stationen des Bezirks Bromberg etc. nach Hamburg, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen via Berlin der Nachtrag 4 in Kraft, welcher neue Sätze für den Verkehr von Stationen der früheren Hinterpommerschen und Berlin-Stettiner Eisenbahn, sowie von den nördlichen Stationen des Bezirks Breslau enthält.

Näheres ist bei den Verbandsstationen zu erfahren.

Bromberg, den 27. Mai 1885. (1148 J)

Königliche Eisenbahndirektion.

Mit dem 1. Juni 1885 wird die Station Penzig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin in den **Schlesisch-Süddeutschen Verbandtarif**, Heft No. 1 und 2, vom 1. Januar 1885 mit den für Station Lauban desselben Direktionsbezirks bestehenden Frachtsätzen aufgenommen.

Die Tarifsätze sind von den Verbandstationen in Erfahrung zu bringen.

Breslau, den 27. Mai 1885. (1149)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Im **Hannover-Bayerischen Eisenbahnverbande** finden vom 1. Juni d. J. an theilweise anderweite direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Harbatzhofen, Hergatz, Lindau und Bodensee, Oberstaufen, Röthenbach bei Lindau, Schlachters, Bregenz, Romanshorn, Rorschach und Ellrich, Lauenförde-Beverungen, Niedersachswerfen-Ilfeld, Osnabrück (Westbahnhof), Walkenried Anwendung. Insoweit jedoch die bisherigen Frachtsätze nach oder von Lauenförde-Beverungen billiger sind, als die neuen Taxen, werden der Frachtberechnung bis zum 10. Juli a. c. einschliesslich noch die alten Sätze zu Grunde gelegt. Die Güterexpeditionen der genannten Stationen ertheilen auf Befragen Auskunft.

Hannover, den 21. Mai 1885. (1150)

Königliche Eisenbahn-Direktion,
auch Namens der betheiligten Verbands-Verwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. ab kommt zum **Reichsbahn-Staatsbahn-Gütertarif** vom 1. Januar 1885 der Nachtrag 3 zur Einführung, enthaltend ausser einigen Berichtigungen ermässigte Tarifentfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr mit den Direktionsbezirken Bromberg und Erfurt, sowie Ausnahmefrachtsätze für Spiritus und Sprit zum Export von Frankfurt a/M. Taunusbahnhof und Sachsenhausen nach den Deutsch-Französischen Uebergangsstationen.

Das Nähere ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.

Frankfurt a/M., den 13. Mai 1885. (1151)

Königliche Eisenbahndirektion.

Am 1. Juni cr. treten im **Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verbands-Güterverkehr** folgende Tarifnachträge in Kraft:

A. Verkehr mit Stationen der Badischen Staatseisenbahnen:

Nachtrag VIII zum Heft I,
„ X „ „ II,
„ VIII „ „ III,
„ VI „ „ IV,
„ VI „ „ V;

B. Verkehr mit Stationen der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen:

Nachtrag X zum Heft I,
„ XII „ „ II,
„ VIII „ „ IV,
„ V „ „ V;

C. Verkehr mit Stationen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn:

Nachtrag V zum Heft I,
„ VII „ „ II,
„ V „ „ III,
„ II „ „ IV,
„ III „ „ V;

D. Verkehr mit Stationen der Main-Neckarbahn:

Nachtrag V zum Heft I,
„ VI „ „ II,
„ III „ „ III;

E. Verkehr mit Stationen der Pfälzischen Eisenbahnen:

Nachtrag XIV zum Heft II,
„ XI „ „ III;

F. Verkehr mit Stationen der Württembergischen Staatseisenbahnen:

Nachtrag VI zum Heft I,
„ VIII „ „ II,
„ VI „ „ III,
„ VI „ „ IV,
„ VI „ „ V;

G. Verkehr mit der Station Basel:

Nachtrag XIV;

Anhang: Verkehr mit der Station Bregenz:

Nachtrag I.

Dieselben enthalten u. A. Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Haslach und Heidelsheim der Badischen Staatseisenbahn, Frankfurt a/M. und Goldstein der Hessischen Ludwigsbahn, Schussenried der Württembergischen Staatseisenbahnen, Wittlich des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch), Biersdorf, Dreisbach, Elz, Hadamar, Schutzbach und Staffel des Bezirks Köln (rechtsrheinisch) und Altendorf des Bezirks Elberfeld, anderweite, erhöhte Tarifkilometer und Frachtsätze für die Stationen Donrath, Ehreshoven, Engelskirchen, Horst, Hugo, Overath, Ründeroth, Siegburg und Wahlscheid des Bezirks Köln (rechtsrheinisch), ermässigte Sätze für Station Lüdenscheid des Bezirks Elberfeld, Ausnahmefrachtsätze für Schwemmsteine im Verkehr mit Hochhausen, für Eisenerz etc. mit Rheinau, Käferthal (Wohlgelegen) und Lampertheim, Stationen der Badischen bezw. Hessischen Ludwigsbahn, sowie für Schwefelkies im Verkehr mit Station Niederbiegen der Württembergischen Staatseisenbahnen.

Exemplare der Nachträge sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zu haben.

Soweit die bisherigen Tarifkilometer und Frachtsätze niedriger sind, als diejenigen der vorliegenden Nachträge, bleiben die ersteren noch bis zum 15. Juli cr. in Geltung.

Zugleich wird bekannt gemacht, dass die Tarifsätze für den Güterverkehr zwischen Station Quakenbrück einerseits und den Stationen Mergentheim und Tauberbischofsheim der Badischen Staatseisenbahnen, Giengen a. d. Brenz, Hermaringen, Langenau b. Ulm, Mergelstetten, Unterkochen und Weikersheim der Württembergischen Staatseisenbahnen andererseits am 15. Juli d. J. zur Aufhebung kommen.

Köln, den 27. Mai 1885. (1152)

Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 1. Juni d. Js. wird die Station **Hennef** mit entsprechenden Frachtsätzen in den gemäss des Lokal-Gütertarifs Köln (rechtsrheinisch) vom 1. September 1881 und der Hefte 2 und 3 des Rheinischen Nachbar-Gütertarifs vom 1. April 1883 bestehenden **Ausnahmetarif E** (für Basalt, Quarz etc.) aufgenommen.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Köln, den 24. Mai 1885. (1153)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

Mit Gültigkeit vom 20. Juni d. J. tritt für den **Schlesisch-Polnischen Verband-Güterverkehr** via Sosnowice ein neuer Tarif in Kraft, durch welchen der Tarif vom 1. Juni 1882 nebst den dazu erschienenen Nachträgen I—VIII aufgehoben wird.

Der neue Tarif enthält zum Theil erheblich ermässigte direkte Frachtsätze für den Verkehr zwischen den Oberschlesischen Stationen einschliesslich Breslau des diesseitigen, sowie einigen Schlesischen Stationen des Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der Warschau-Wiener, Lodzer und Iwangorod-Dombrowaer Eisenbahn sowie Warschau-Praga transito der Warschau-Terespoler Eisenbahn andererseits.

Soweit sich in einzelnen Relationen Tariferhöhungen gegenüber dem gegenwärtigen Tarif ergeben, treten solche erst mit dem 1. August d. J. in Kraft.

Ebenso gelten bis zu diesem Termin die gegenwärtigen direkten Tarifsätze für die Station Warschau-Praga loco, welche in den neuen Tarif nicht aufgenommen ist.

Exemplare des Tarifs sind zum Preise von 0,35 ℳ auf den Verbandstationen zu haben.

Breslau, den 26. Mai 1885. (1154)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbandverwaltungen.

Galizisch-Norddeutscher bezw. Galizisch-Niederländischer Eisenbahnverband. Heft 1. Vom 15. Juni bis ultimo Dezember d. Js. gelangen im vorbezeichneten Verbande von den Deutschen Seehafenstationen nach Brody, Tarnopol und Zloczow der Galizischen Carl-Ludwigbahn für den Transport von Reis bei Aufgabe in Quantitäten von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen, falls insgesammt die Verfrachtung eines Minimalquantums von 500 t nachgewiesen ist, ermässigte Frachtsätze im Reklamationswege zur Einführung.

Die betreffenden Sätze, sowie die näheren Bedingungen sind auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 23. Mai 1885. (1155)
Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Harze, gemeine, Brauerharz, Kolofonium, gereinigtes Fichtenharz (Galizot) und Harzwische (Harzschlacken) treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach Verciorova	3,28 ℳ
Von Dresden-Elbkai nach Verciorova	3,63 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 23. Mai 1885. (1156)

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Für Salzburger Vitriol in Wagenladungen wird rücksichtlich der Strecke Liebau-Wien, unter den im Centralblatte publizirten Bedingungen, der ermässigte Frachtsatz von 111 kr. Oesterr. Währung und zwar für die Zeit bis Ende Dezember 1885 im Rückvergütungswege zugestanden.

Wien, am 21. Mai 1885. (1157)

A. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. Juni a. c. tritt im Lagerhause der Unionbank am Schüttel in Wien für die Artikel Zucker, Kaffee, Gewürze aller Art und Thee in diversen Verkehren das Reexpeditionsverfahren im Wege der Frachtrückerstattung ein.

Die näheren Bedingungen und Modalitäten hierfür sind aus der bezüglichen Kundmachung, welche bei den betheiligten Verwaltungen beziehungsweise Stationen aufliegt, respektive affigirt ist, zu entnehmen.

Wien, am 20 Mai 1885. (1158)

Böhmisch-Norddeutscher Kohlenverkehr. Am 1. Juni 1885 tritt der IV. Nachtrag zum Tarife für den Transport Böhmischer Braunkohlen etc. nach Deutschland via Bodenbach, beziehungsweise via Mittelgrund vom 1. April 1884 und der III. Nachtrag zum Tarife für den Böhmisch-Norddeutschen Kohlenverkehr via Reitzenhain, resp. via Franzensbad vom 1. April 1884 in Wirksamkeit.

Inhalt: I. Einbeziehung der Stationen der K. K. priv. Prag-Duxer Eisenbahn.
II. Aenderung der Instradirung.
III. Ergänzung des Zechenbahnfrachten-Verzeichnisses.

Bei den betheiligten Eisenbahnverwaltungen sind Exemplare dieser Nachträge zu haben.

Prag, am 23. Mai 1885. (1159)
Die Generaldirektion
der a. priv. Buschtěhrader Eisenbahn,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

IV. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Juni cr. tritt zum Tarif für den **Lokal- und direkten Personen- und Gepäckverkehr** des **Verbandes Thüringischer Bahnen** der Nachtrag XVI in Kraft, enthaltend bereits im Instruktionswege eingeführte sowie neue Tarifsätze für die mit dem Sommerfahrplan ins Leben tretenden neuen Schnellzugverbindungen mit Stationen der Strecke Neudietendorf-Plaue-Ritschenhausen.

Näheres durch die Billetexpeditionen.

Erfurt, den 24. Mai 1885. (1160)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Vom 1. Juni cr. ab werden bei unserer Billetexpedition Berlin neben den bestehenden **Saisonbillets** mit sechswöchentlicher Gültigkeit nach Thüringischen Stationen auch dergleichen Billets nach Blankenburg i. Th., Elgersburg, Friedrichroda, Kösen, Oberhof, Schmalkalden, Sonneberg, Stadt-Sulza, Weimar ausgegeben.

Diese Billets berechtigen zur Benutzung aller fahrplanmässigen Züge mit entsprechender Wagenklasse sowie zur unentgeltlichen Beförderung von 25 kg Reisegepäck auf der Hin- wie auf der Rückfahrt.

Näheres bei der genannten Billetexpedition.

Erfurt, den 21. Mai 1885. (1161)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Vom 24. Mai l. J. angefangen bis Ende September l. J. werden an Sonn- und Feiertagen in Wien-Nordwestbahnhof besonders ermässigte Tour- und Retourbillets II. und III. Klasse nach Jedlesee, Langenzersdorf, Korneuburg, Spillern und Stockerau, dann in den Stationen Langenzersdorf, Korneuburg, Spillern und Stockerau solche Billets nach Wien-Nordwestbahnhof zur Ausgabe gelangen.

Dieselben gelten für alle an Sonn- und Feiertagen fahrplanmässig verkehrenden Züge mit Personenbeförderung (exkl. Kourier- und Schnellzüge) und haben eine eintägige Gültigkeitsdauer.

Bei zwei aufeinanderfolgenden Festtagen behalten die am ersten Feiertage gelösten Billets auch am zweiten Festtage Gültigkeit.

Wien, am 21. Mai 1885. (1162)
Die Centralverwaltung.

V. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Durch das Gesetz vom 8. d. M. (G. S. S. 117) ist der Finanz-Minister ermächtigt worden, den Inhabern von Schuldverschreibungen (Prioritäts-Obligationen) 5 oder 4½prozentiger Anleihen verstaatlichter Eisenbahnen, deren Kündigung nach den Anleihebedingungen erfolgen kann, vor der Kündigung die Belassung dieser Schuldverschreibungen unter Herabsetzung des Zinsfusses auf 4 Prozent, im Uebrigen aber unter Aufrechthaltung der bisherigen Anleihebedingungen durch öffentliche Bekanntmachung mit der Wirkung anzubieten, dass das Angebot für angenommen gilt, wenn nicht binnen einer in der Bekanntmachung festzusetzenden Frist unter Einreichung der Schuldverschreibungen die Baarzahlung des Kapitals beantragt wird.

Von dieser Ermächtigung mache ich in Betreff der viereinhalbprozentigen Prioritäts-Obligationen III. Emission der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft (Privilegien vom 25. Juli 1870 und 9. Februar 1880) Gebrauch.

Indem ich den Inhabern das Angebot der Belassung dieser Obligationen unter Herabsetzung des Zinsfusses derselben

auf vier Prozent vom 1. Januar 1886 ab und unter Aufrechthaltung der bisherigen Anleibebedingungen hierdurch mache, bestimme ich für diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot nicht annehmen wollen, die Frist zur Stellung des dann ihrerseits erforderlichen Antrages auf Baarzahlung des verbrieften Kapitalbetrages zum Nennwerth dahin, dass dieselbe mit dem 9. Juni d. J. abläuft. Bis zu diesem Tage ist der bezeichnete Antrag schriftlich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg unter Einreichung der Obligationen anzubringen.

Berlin, den 25. Mai 1885.

Der Finanz-Minister.
gez. von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanz-Ministers wird hierdurch mit dem Bemerken veröffentlicht, dass den etwaigen Anträgen auf Baarzahlung des Kapitalbetrages ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, in doppelter Ausfertigung beizufügen ist. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einreichenden sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona, sowie von den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg unentgeltlich bezogen werden.

Hinsichtlich derjenigen Obligationen, deren Baarzahlung zum Nennwerth nicht beantragt ist, wird wegen Einreichung derselben zur Abstempelung auf 4 Prozent Zinsen und wegen Ausreichung neuer Koupons zu denselben über Zinsen zu 4 Prozent für die Zeit vom 1. Januar 1886 ab oder wegen Abstempelung der bisherigen Koupons auf diesen Zinssatz später das Erforderliche von uns bekannt gemacht werden.

Altona, den 25. Mai 1885. (1163)

Königliche Eisenbahndirektion.

Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft. In Gemässheit des § 20 des Statuts und des Art. 3 des dritten Nachtrages zu demselben bringt der Ausschuss hierdurch zur öffentlichen Kunde, dass die für das Betriebsjahr 1884 zu zahlende Dividende auf 45 *M.* pro Aktie festgesetzt worden ist.

Lübeck, den 22. Mai 1885.

Der Ausschuss der Lübeck-Büchener Eisenbahngesellschaft.

Die vorstehend bezeichnete Dividende ist gegen Einlieferung der betreffenden Dividendenscheine bei der Hauptkasse der Gesellschaft auf dem Bahnhofe zu Lübeck an allen Werktagen in Empfang zu nehmen. In der Zeit bis zum 15. Juni d. J. kann die Einlösung der Dividendenscheine auch bei der Billetexpedition auf dem Bahnhofe zu Oldesloe, sowie bei der Berliner Handelsgesellschaft und den Herren Robert Warschauer & Co. und F. W. Krause & Co., Bankgeschäft, in Berlin, bei der Deutschen Effekten- und Wechselbank in Frankfurt a/M. und bei der Norddeutschen Bank in Hamburg Vormittags in den üblichen Kassenstunden kostenfrei bewirkt werden.

Lübeck, den 22. Mai 1885. (1164)

Die Direktion.

IV. Generalversammlungen.

Auf Grund der § 26 und 27 des Statuts der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft, sowie des § 3 des Vertrags, betreffend den Uebergang des Braunschweigischen Eisenbahnunternehmens auf den Preussischen Staat vom 13. Dezember 1884/3. Januar 1885 (Seite 15 der Gesetzsammlung für die Königlich Preussischen Staaten No. 4 vom 27. Februar 1885) berufen wir auf

Sonnabend, den 27. Juni d. J, Morgens 10 Uhr,

in unser Dienstgebäude zu Braunschweig die 15. ordentliche Generalversammlung.

Tagesordnung.

Vorlage des Rechnungsabschlusses pro 1884.

Braunschweig, den 19. Mai 1885. (1165)

Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft.
v. Mühlenfels.

VII. Submissionen.

Submission. Die in der Zeit vom 1. Juli d. J. bis 30. Juni 1886 erforderlichen Steinkohlen, als

11 900 t Stückkohlen,
35 600 „ Förderkohlen,
440 „ Schmiedekohlen,
1 250 „ Gaskohlen

sollen in öffentlicher Submission beschafft werden.

Lieferungsbedingungen liegen in dem Büreau der Werkstätten-Verwaltung hierselbst zur Einsicht aus, können auch von der letzteren gegen Franko-Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Steinkohlen“
bis zum Termine, am
Mittwoch, den 10. Juni 1885, Vormittags 10 Uhr
verschlossen und frankirt an die Werkstätten-Verwaltung einzusenden.

Braunschweig, den 21. Mai 1885. (1166)

Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn.

Niederl. Rhein.-Eisenbahn. Die Lieferung von 5 000 Stück eichenen Bahnschwellen in zwei Partien und von 1 840 Stück eichenen Weichenschwellen in vier Partien soll submissionsweise vergeben werden. Bedingungen bei Herrn Ingenieur Wright in Utrecht gegen Erstattung von 1 *M.* zu erhalten.

Offerten sind portofrei bis spätestens 9. Juni 1885 an die Direktion in Utrecht einzureichen. (1167)

Lieferung von Petroleum. 504 500 kg Amerikanisches Petroleum zur Beleuchtung sind vom 1. Juli l. J. bis 30. Juni k. J. an die Sächs. Staatseisenbahnverwaltung zu liefern. Die Lieferung hat an die Stationen Chemnitz, Dresden-Neustadt und Leipzig frachtfrei stattzufinden. Die Lieferungsbedingungen sind bei der Magazinhauptverwaltung Chemnitz einzusehen oder von da zu beziehen. Die Staatseisenbahnverwaltung gewährt für das netto gelieferte Petroleum — ermittelt aus dem Bruttogewicht durch Abzug von 20 Prozent Tara — denjenigen Preis, welcher an dem der Absendung vorhergehenden Börsentage für Bremen in der Berliner Börsenzeitung amtlich notirt worden ist, einschliesslich eines Zuschlages für 100 kg netto. Die Angebote haben mithin nur diesen Zuschlag zu enthalten, welcher für frachtfreie Lieferung nach den vorgenannten Stationen beansprucht wird. Die Staatseisenbahnverwaltung hat die Wahl, ob sie die Gefässe behalten oder den Lieferanten auf den Empfangsstationen zur Verfügung stellen will. Auf beide Fälle ist daher in dem Angebote Rücksicht zu nehmen. Angebote sind versiegelt mit der Aufschrift: „Petroleumlieferung“ bis 5. Juni d. J. bei der Königl. Generaldirektion portofrei einzureichen. Angebote, auf welche bis 15. Juni d. J. keine Zusage ertheilt ist, sind als unberücksichtigt zu betrachten.

Dresden, am 22. Mai 1885. (1168)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Der Bau und die Lieferung von

4 leichten Lokomotiven, lieferbar binnen 6 Monaten und
6 vierrädrigen Tendermaschinen, lieferbar binnen 8 Monaten vom Approbationstage angerechnet,

soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 23. Juni d. J. um 12 Uhr Mittags an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Die Ablehnung sämmtlicher Gebote, sowie die freie Auswahl unter den Offerten wird vorbehalten.

Aarhus, den 22. Mai 1885. (1169)

Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Für die Station Warthausen wird die Anschaffung einer Bodenwaage zum Abwägen von Eisenbahnwagen beabsichtigt.

Die Bodenwaage soll mit eisernen Umfassungswänden und Laufgewicht versehen sein.

Die Lieferungsbedingungen können vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden; dem letztern sind die versiegelten und mit der Aufschrift „Bodenwaage-Lieferung“ versehenen Angebote und zwar bis spätestens den 6. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, zuzustellen.

Stuttgart, den 19. Mai 1885. (1170)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Submission. Es soll die Anfertigung und Lieferung von

a) 5 Stück Normal-Personenzug-Lokomotiven für Vollbahnen nebst Tender und 1 Satz Reservestücke,
b) 10 Stück Normal-Güterzug-Lokomotiven für Vollbahnen nebst Tender und 1 Satz Reservestücke,
c) 5 Stück dreiachsige Normal-Tender-Lokomotiven mit 5 t Maximalraddruck für Nebenbahnen und 1 Satz Reservestücke

im Wege der öffentlichen Submission vergeben werden.

Die Lieferungsbedingungen nebst Zeichnungen liegen in dem diesseitigen Maschinentechnischen Büreau hierselbst zur Einsicht aus und können von demselben gegen Einsendung von 3,00 *M.* bezogen werden.

Offerten sind verschlossen und portofrei mit der Aufschrift:
„Offerte auf Lieferung von Lokomotiven“ zu dem auf
Dienstag, den 2. Juni cr., Vormittags 11 Uhr,
anberaumten Submissionstermine an das diesseitige Maschinentechnische Büreau einzusenden, welches auf mündliche oder schriftliche Anfrage auch jede erforderliche Auskunft ertheilen wird.

Magdeburg, den 20. Mai 1885. (1171)
Königliche Eisenbahndirektion.

Submission auf Lieferung von 5 Stück dreifach gekuppelte Normal-Güterzug-Tender-Lokomotiven für Vollbahnen Donnerstag, den 18. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst, Königgrätzerstr. 132. Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Lokomotiven“ an das bezeichnete Büreau einzusenden. Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 *M.* bezogen werden.

Berlin, den 27. Mai 1885. (1172)
Königliche Eisenbahndirektion.

VIII. Verkauf von Altmaterialien.

Main-Neckar-Eisenbahn. Verkauf alter Materialien. Der Vorrath an altem Aktenpapier, an Telegraphenstreifen, Billets und an Pappdeckel, im Ganzen etwa 21 000 kg, soll Montag, den 1. Juni l. J. Vormittags 10 Uhr durch Submission vergeben werden.

Der Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen mit dem Verzeichnisse der benannten Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu obengenanntem Termine bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift „Verkauf alter Materialien betr.“ eingereicht werden.

Darmstadt, den 21. Mai 1885. (1173)
Der Ober-Betriebs-Inspektor.
Gessner.

IX. Vakanzen.

Bei der diesseitigen Verwaltung finden 2 junge Leute, welche die Qualifikation als Civil-Supernumerare für den Staats-Eisenbahndienst besitzen und ihrer Militär-Dienstpflicht genügt haben oder von derselben endgültig befreit sind, gegen einen monatlichen Diätensatz von 75 bis 90 *M.* zunächst probeweise Beschäftigung. Etatsmässige Anstellung erfolgt bei zufriedenstellenden Leistungen spätestens nach Jahresfrist.

Lübeck, den 23. Mai 1885. (1174)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

No. 10. Jahrgang 1885. Berlin, am 30. Mai 1885.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.

Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 28. Mai Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von 75 Pfg. zu beziehen.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					I. Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.					
					A. Kolli mit Buchstaben sign.:					
1	A	—	1	Kiste	Glaswaaren	35	1	Krabbendyke	Niederländ. Stsb.	
2	{ *AD* }	—	1	Sack	Schindeln	22	2	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
3	A B	7215	1	Kiste	unbekannt	21	3	„	„	
4	A C	42044	1	„	Geräthe	27	4	„	„	
5	A H	25	1	„	Pflaumen	28	5	Fyenoord	Niederländ. Stsb.	
6	A H G	782	1	„	unbekannt	—	6	Vlissingen H.	„	
7	B S	111	1	„	{ Messingkrähne und Messingrädchen }	31,5	7	Lathen	Rechtsrh. Köln	
8	C D C	—	1	Stab	Stahl	9	8	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
9	C F	87	1	Ballen	Lumpen	44	9	Harburg	K. E.-D. Hannover	
10	{ C K C K W B	5259 6039 1504 }	3	Kisten	leer	{ 5 7 28 }	10	Plauen i/V. ob. Bhf.	Sächsische Stsb.	
11	C L S	2314	1	Fass	Wein	194	11	Lierre	Grand Centr. Belge	
12	D H	100	1	Ballen	Nessel	16	12	Frankfurt T. B.	K.E.-D. Frankf. a/M.	
13	D L	4453	1	Kiste	Glaswaaren	—	13	Anvers Bs.	Grand Centr. Belge	
14	E L	222	1	„	gefüllt	107	14	Köln G.	Linksrh. Köln	
15	F	1973	1	Ballot	Nesseln	32,5	15	Ulm	Württemb. Stsb.	
16	{ *F* }	2	1	Kiste	Planenzeug	19	16	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
17	H C	151/2	2	Fässer	Colophonium (?)	404	17	Kreiensen	Braunschweig.	
18	J B	6115	1	Fass	Wein	200	18	Lierre	Grand Centr. Belge	
19	J F H	1147	1	Kiste	leer	18	19	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
20	J G	—	1	Fässchen	Bleiweiss	61	20	Klahrheim	K. E.-D. Bromberg	
21	K	1	1	—	gusseis. Ofenkranz	3,5	21	Walkenried	K. E.-D. Hannover	
22	M	3360	1	Pack	Spahnkörbe	5,5	22	Offenburg	Badische Stsb.	Strassburg signirt.
23	O D	—	1	Sack	baumwoll. Abschnitte	26	23	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
24	R B	206	1	Fass	leer	10	24	Deutz	Rechtsrh. Köln	
25	R S	860	1	„	gefüllt	63	25	Köln G.	Linksrh. Köln	
26	S	1983	1	Sack	Papierhülsen	38	26	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
27	S S	1018	1	Kiste	Eisenwaaren	46	27	Braunschweig	Braunschweig.	
28	S S	1018	1	Pack	Sägen	33	28	„	„	
29	{ S W	3 16 }	2	Säcke	Lumpen	81,5	29	Hagen	K. E.-D. Hannover	
30	W L	51	1	Ballot	unbekannt	30	30	Stuttgart	Württemb. Stsb.	
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
31	Berlin	—	1	Kollo	Latirbaum	—	31	Kirchweyhe	Rechtsrh. Köln	
32	{ Bonner Actien-Brauerei }	4156	1	Fass	leer	26	32	Langendreer	„	
33	{ E H Leipzig }	7336	1	Kiste	?	14,5	33	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
34	{ M W Homberg }	2013	1	Bierfass	leer	33	34	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
35	{ Portland-Cement-Fabrik Gössnitz i/S. }	—	1	Fass	Cement	177	35	Mehltheuer	Sächsische Stsb.	
36	Scharwächter	3300	1	„	leer	44	36	Langendreer	Rechtsrh. Köln	
					C. Kolli m. Figuren sign.:					
37	rother Strich	—	1	Kollo	altes Kupfer	17	37	Chemnitz	Sächsische Stsb.	
38	{ ✡ H }	19286	1	Kiste	leer	9	38	Plauen i/V. ob. Bhf.	„	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Nr.	Anzahl.	Art der Verpackung.	Inhalt.	Gewicht Kilo.	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
					D. Kolli ohne Signatur.					
39	—	—	1	Bund	2 eis. Achslager —	2	39	Tübingen	Württemb. Stsb.	
40	—	—	6	Ballen	Auswanderergut —	161	40	Breslau	K. E.-D. Breslau	
41	—	—	1	—	Büchse —	4	41	„	„	
42	—	—	1	Stück	{ Dachpappe, 2,16 m lang, 0,98 m breit }	—	42	Schöningen	Braunschweig.	
43	—	—	1	—	Decke —	15	43	Walcourt	Grand Centr. Belge	
44	—	—	1	Ring	galv. Eisendraht —	4,5	44	Nordhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
45	—	—	1	—	lebendes Ferkel —	10	45	Wulfen	Rechtsrh. Köln	
46	—	—	4	—	Gasrohre —	46	46	Reichenbach i/V.	Sächsische Stsb.	
47	—	—	1	Stück	Gusseisen —	45	47	Neuss	Linksrh. Köln	
48	—	—	2	—	leere Heeringstonnen	35	48	Weilburg	K.E.-D.Frankf.a/M.	
49	—	—	1	—	kupferner Hammer —	—	49	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
50	—	—	{ 3 8	Kolli „	grosse Heidebesen kleine „ }	3	50	Münster	Rechtsrh. Köln	
51	—	—	1	Sack	Kartoffeln —	58	51	Fleurus	Grand Centr. Belge	
52	—	—	1	Pack	leere Körbe —	9	52	Trier r/M.	Linksrh. Köln	
53	—	—	1	Sack	Leder —	56	53	Silenrieux	Grand Centr. Belge	
54	—	—	2	—	eis. Reifen —	1	54	Sangerhausen	K.E.-D.Frankf.a/M.	
55	—	—	1	—	Reisekoffer —	11	55	Lehrte	K. E.-D. Hannover	
56	—	—	1	Kollo	Schrankthei1 —	2	56	Hamburg	„	
57	—	—	1	—	goldener Uhrschlüssel	—	57	Göttingen	„	
58	—	—	1	—	Viehgitter —	—	58	Teterow	Mecklenb. Fr.-Frz.	{ beklebt Berlin-Teterow.
59	—	—	1	—	Viehgitter —	—	59	Lengerich	Rechtsrh. Köln	
60	—	—	1	—	{ Versatzbrett mit Haken und Ringen }	?	60	Neu-Wegersleben	Braunschweig.	{ in dem leerlaufenden Wagen Brbrg. 17430 vorgefunden.
					II. Oesterreichisch-Ungarische Eisenbahnen.					
1	{ D M J —	— — —	1 1 1	— — —	Rost — Kessel — Ofenrohr —	6 14 2 }	1	Stanislau	L.-C.-J. E.	
2	P. Z. F.	1524	1	Brod	Zucker —	8,5	2	Suczawa	„	
3	W	106	1	Ballen	Leder —	35	3	Stanislau	„	
4	W D	—	1	„	leere Säcke —	20	4	Lemberg	„	
5	—	—	3	„	leere Säcke —	75	5	Suczawa	„	



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

N°. 42. Zeitung des Vereins 1885.

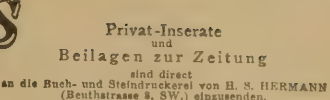
Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.

2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

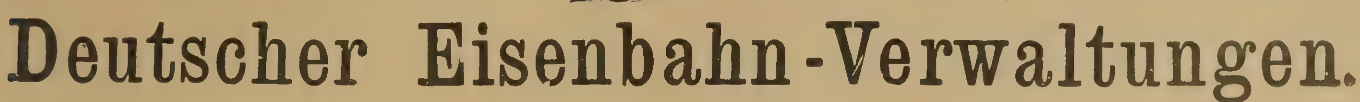

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 3. Juni 1885.

Das Freigepäck auf den Eisenbahnen.

I.

Bekanntlich ist das Reisegepäck auf den zum Deutschen Eisenbahnverein gehörenden Bahnen insofern einer verschiedenen Behandlung unterworfen, als ein Theil derselben auf jedes Billet 25 kg frei befördert, während von einer anderen Gruppe ein solches Freigewicht nicht gewährt wird. Zu ersteren gehören mit Ausnahme der Oldenburgischen sämmtliche Norddeutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen (diese jedoch mit einer weiter unten zur Sprache zu bringenden, nicht unwesentlichen Modifikation), letztere wird aus dem Komplex der Süddeutschen Staats- und Privatbahnen gebildet. Auch die mit Deutschland in so regem Reiseverkehr sich befindende Schweiz gewährt kein Freigepäck, während wiederum auf den Französischen Bahnen in der Regel ein Freigewicht von 30 kg besteht. Ebensowenig Uebereinstimmung, sogar eine womöglich noch grössere Verschiedenheit herrscht bezüglich der R u n d r e i s e b i l l e t s; ein gewisses Prinzip ist nur bei den in den letzten Jahren entstandenen beiden grossen Kategorien von Rundreisebillets zu erkennen: bei den sogen. kombinirbaren und den Rundreisebillets nach Italien. Hier wird in beiden Verkehren k e i n Freigepäck bewilligt. Wie man aber zu diesem „Prinzip“ gekommen, soll hier nicht weiter erörtert werden! Im übrigen gewähren beispielsweise die Rundreisebillets zum Besuche Schlesiens, Sachsens, Thüringens, des Harzes, des Rheins und der Böhmischen Badeorte, sowie die im Deutsch-Ungarischen, Ost- und Westdeutschen Verkehre 25 kg Freigepäck, während diejenigen im Süd-Norddeutschen (Bayern-Sachsen-Oesterreich), Süddeutschen (Süddeutschland-Oesterreich), Deutsch - Oesterreichisch - Schweizerischen (über Lindau) und Deutsch-Schweizerischen (über Basel und Schaffhausen), sowie die in der Rheinpfalz, Hessen, Baden und Württemberg ohne Freigepäck erstellt sind. Dabei kommen aber noch andere Spielarten vor: so geben die Rundreisebillets im Südwestdeutschen Verkehr, welcher die Rheinprovinz, die Pfalz, Elsass-Lothringen und Baden umfasst, auf den Preussischen Staatsbahnen und auf der Strecke Bingen-Mainz-Frankfurt Anspruch auf 25 kg Freigepäck, auf den übrigen Strecken nicht. — Sodann erleiden bei einigen Verkehren die R e t o u r b i l l e t s eine verschiedene Behandlung, indem sie theils zur Mitnahme von Freigepäck berechtigen, theils nicht; ferner gewähren die sogen. S o m m e r b i l l e t s nach Thüringen und dem Harz mit verschiedener Gültigkeitsdauer kein Freigepäck, wohl aber 25 kg die sogen. S a i s o n b i l l e t s nach bestimmten Orten der genannten Gebirge; endlich geben die sogen. A n s c h l u s s - R e t o u r b i l l e t s bald Anspruch auf 25 kg Freigepäck, bald nicht.

Man sieht: eine wahre Musterkarte von verschiedenen Bestimmungen und zwar Bestimmungen, die keineswegs immer den territorialen Vorschriften der oben bezeichneten grossen Komplexe angepasst sind, und wenn auch nicht in Abrede gestellt werden soll, dass diejenigen, welche diese Bestimmungen erlassen, sich etwas dabei gedacht und gewisse Gründe dazu gehabt haben mögen, so ist doch andererseits nicht zu verkennen, dass a l l g e m e i n e leitende und feste Gesichtspunkte nicht dabei massgebend gewesen, vielmehr lediglich Vereinbarungen von Fall zu Fall vornehmlich im Interesse und nach den jeweiligen Verwaltungsmaximen der einzelnen Bahnen getroffen sind. Häufig werden aber auch diese ohne ersichtliche Gründe aufgegeben; so wird beispielsweise im Verkehr Oesterreich-Schweiz kein Freigepäck gewährt, obwohl — wie bereits bemerkt — im innern Oesterreichischen Verkehr jedes Billet zu 25 kg Freigepäck berechtigt, andererseits schliessen die direkten Billets von Deutschland nach Italien bereits die Taxe für 25 kg Gepäck von Deutschland bis zur Italienischen Grenze in sich, obwohl weder auf den Süddeutschen noch auf den Schweizerischen Bahnen Freigepäck gewährt wird; die Italienischen Bahnen geben ein solches auch hier nicht. Erwähnt zu werden verdient hierbei noch die eigenthümliche Einrichtung, wonach von einigen Bayerischen bezw. Oesterreichischen Stationen für Billets I. und II. Klasse nach Italien über den Brenner auf der Oesterreichischen Südbahn und auf den Deutschen Bahnen Freigepäck zugestanden wird, auf den Italienischen dagegen nicht, dass aber für Billets III. Klasse Freigepäck durchweg nicht gewährt wird!

Diese Blumenlese dürfte genügen, um darzuthun, dass hier ein Zustand herrscht, wie er bunter und unharmonischer kaum gedacht werden kann, der uns aber um so unhaltbarer zu sein scheint, a l s e r P u b l i k u m u n d E i s e n b a h n e n g l e i c h z e i t i g s c h ä d i g t.

So lange es sich um Reisen innerhalb des Geltungsbereichs der einen oder andern grundsätzlichen Bestimmung — d. h. wo Freigepäck gewährt wird oder nicht — handelt, sind ja die Verhältnisse ziemlich geregelt, für den einzelnen Reisenden aber auch nur in sofern, als ihm hinreichend bekannt ist, in welchem der beiden Bereiche er sich befindet, immer verwirrter wird aber

der Zustand, je nachdem Reisen in Betracht kommen, welche mehrere dieser Bereiche abwechselnd berühren.

Zunächst ist es für das Publikum keineswegs ohne Interesse, ob ihm die Eisenbahnverwaltung auf sein gelöstes Billet 25 kg Gepäck frei befördert, oder nicht, vielmehr ist es besonders für den, welcher eine weitere Reise unternimmt, von grösster Wichtigkeit, dies zu wissen, da er darnach sein Gepäck, d. h. das, was er mitnimmt und die Art der Verpackung grundsätzlich einrichten — unter Umständen wohl auch von der ganzen Reise Abstand nehmen wird, weil ihm die Kosten dafür zu theuer und seinen Verhältnissen zu hoch erscheinen. Dass aber bei der Position „Reisegeld" des ganzen Reiseetats besonders scharf und genau gerechnet wird, ist eine alte Erfahrung. Dazu kommt die Unbequemlichkeit und erklärliche Unbeholfenheit Vieler, sich durch Nachfragen bei den Dienststellen oder aus den — vielfach sie ausserdem gerade in dieser Beziehung im Stich lassenden Kursbüchern zu orientiren, wie die vorliegende Frage bei Lösung dieses oder jenes Billets sich gestalte — ein Zustand, der um so unliebsamer ist für diejenigen, die nahe an der Grenze eines oder des andern Geltungsgebietes wohnen.

Für manchen der Herren Eisenbahnleute, die mit Freikarte zu reisen gewohnt sind, mögen diese Erwägungen kleinlich und unerheblich erscheinen, sie sind es aber für das Publikum durchaus nicht und zwar gleichermassen, wenn auch aus verschiedenen Gründen, sowohl für das viel- als auch für das wenigreisende Publikum. Diess wird uns jeder zugeben, der ein offenes Auge hat und ein offenes Ohr für die Wünsche und Klagen des Publikums, wenn dieselben auch nicht immer in den Beschwerdebüchern oder in Gestalt von Reklamationen erscheinen.

Viel unerfreulicher noch ist aber diese „Zweiseelenwirthschaft" für die Eisenbahnverwaltungen selbst. Wer jemals bei der Einrichtung direkter Verkehre, bei denen verschiedene Bahnen mit noch dazu verschiedenen Grundtaxen betheiligt sind, welche theils Freigepäck gewähren, theils nicht, mitgewirkt hat, wird die Schwierigkeiten bestätigen können, die dem endlichen Zustandekommen der Tarife hindernd im Wege stehen. Dass trotzdem noch nicht zu beseitigende Disparitäten bestehen bleiben, ist erklärlich und dass eine schliessliche Einigung in vielen Fällen nur auf Kosten des Publikums zu stande kommt und leider nur zu stande kommen kann, ist kein Geheimniss. Beispielsweise fährt ein Reisender, welcher kein taxpflichtiges Gepäck aufgibt, theurer, wenn er sich ein direktes Billet von Berlin nach Zürich löst, als wenn er sich ein solches von Berlin nach Frankfurt und dann ein solches von Frankfurt nach Zürich nimmt. Dies kommt einfach daher, weil auf ein direktes Billet Berlin-Zürich 25 kg Freigepäck gewährt werden, dieses „Zugeständniss" der südlich Frankfurt betheiligten Deutschen Bahnen aber nur unter der Bedingung gemacht werden konnte, dass dieselben auf ihre gewöhnlichen Billetpreise die Taxe für 25 kg Gepäck hinzuschlugen, demnach um diesen Betrag den Billetpreis erhöhten. Andernfalls würden sie ihre Lokalreisenden gegenüber den von Mitteldeutschland kommenden geschädigt haben, da in ihrem internen Verkehr und Verkehr unter sich die Einrichtung des Freigepäcks eben nicht besteht. Die Folge ist aber, wie bereits erwähnt, andererseits, dass der Reisende aus Mitteldeutschland, der kein Gepäck zum Expediren aufgibt, bei Lösung eines Billets direkt nach einer Station in der Schweiz für die ganze Strecke südlich Frankfurt im Interesse der Gepäck aufgebenden Passagiere den oben bezeichneten Zuschlag zum Billetpreise bezahlen muss! Dass dies logisch wäre, wird kaum behauptet werden können, dass aber derartige Unzuträglichkeiten bei den bestehenden Verhältnissen nicht zu vermeiden sind, wird ebensowenig zu bestreiten sein. Selbstverständlich stehen solche Fälle nicht vereinzelt da, sondern würden durch weitere Beispiele leicht vermehrt werden können.

Das bisher in den meisten einschlagenden Verkehren geltende System des theilweisen Freigepäcks, d. h. dass auf der Strecke, für welche das Billet lautet, theils Freigepäck besteht, theils nicht, hat aber zu ganz besonderen Unzuträglichkeiten im Expeditionswesen Veranlassung gegeben und thut dies um so mehr, je mehr das Streben auf Erstellung direkter Billets zwischen möglichst weit auseinanderliegenden Orten gerichtet ist und somit je zahlreicher die direkten Billets und die Relationen werden, für welche direkte Gepäckabfertigung stattfinden kann. Bei einem derartig komplizirten Zustande der Bestimmungen über die Taxirung des zur Aufgabe gelangenden Gepäcks ist einer Gepäckexpedition ein begründeter Vorwurf kaum zu machen, wenn sie die Taxe nicht richtig berechnet. Denn die in Frage kommenden Kombinationen sind oft so zahlreich, dass sie dem Expedienten nicht immer gegenwärtig sein können und somit Fehler unvermeidlich sind. Wir könnten Beispiele anführen, wonach für ein Gepäckstück zwischen 2 Stationen je nach dem vorgewiesenen Billet eine vierfach verschiedene Taxirung einzutreten hat! Aehnliche Verhältnisse kommen nicht allein bei allen Relationen zwischen entfernteren Stationen vor, sondern übertragen sich auch auf nähere Relationen und müssen um so peinlicher berühren, als sie bei ein und demselben Billet sich ereignen können, da in vielen Fällen die direkten Billets nicht in einer Tour abgefahren, sondern mit Unterbrechung auf Zwischenstationen benutzt werden.

Dass hierbei Billetexpeditionen mit einem erheblicheren Verkehr gar nicht in der Lage sind, diese verschiedenartigsten Bestimmungen gegenwärtig zu haben, ist, wie oben schon angedeutet, einleuchtend, zumal erfahrungsgemäss die Auflieferung des Gepäcks meist kurz vor Abgang der Züge erfolgt und nun bei äusserst knapp bemessener Zeit in kurzer und schneller Aufeinanderfolge Abfertigungen nach den verschiedensten Richtungen und Systemen zu bewirken sind. Als weiterer erschwerender Umstand kommt noch hinzu, dass die Berechnung der Taxe selbst nach den „getheilten" Systemen eine umständliche ist, welche jedesmal ein eigenes grösseres Rechenexempel und somit viel überflüssige Zeit erfordert. So lautet — um ein Beispiel herauszugreifen — der bezügliche Dienstbefehl in einem Verkehre folgendermassen:

„Im Verkehre mit denjenigen Stationen, bei welchen eine doppelte Gepäcktaxe, eine solche a (für Gewichtsmengen bis zu 25 kg) und eine solche b (für Gewichtsmengen über 25 kg) besteht, findet die Berechnung wie folgt statt: das Gesammtgewicht wird zunächst auf volle 10 kg aufwärts abgerundet; von dem wirklichen — nicht abgerundeten — Gewicht werden 25 kg abgesetzt und die bleibende Summe dann ebenfalls auf volle 10 kg aufwärts abgerundet. Dieses letztere abgerundete Gewicht, von dem abgerundeten Gesammtgewicht abgezogen, ergibt das Gewichtsquantum für den Tarifsatz a, während das nach Abzug des Freigewichts verbleibende abgerundete Quantum dasjenige für den Tarifsatz b bildet."

Zum Glück folgen nun einige Beispiele, wie diese Bestimmung in die Praxis zu übersetzen ist, sodass der Gepäckexpedient, wenn ihm die erstere nicht ganz verständlich geworden sein sollte — was ihm aber kaum zum Vorwurf zu machen sein möchte — sich an letztere zur Aufklärung halten kann. Als weitere Plage kommt für den Gepäckexpedienten schliesslich hinzu, dass nicht in allen Verkehren die gleichen Bestimmungen über die Aufrundungen und Erhebungsbeträge bestehen. Da es nun bei der zu Gebote stehenden knappen Zeit, wenn das Abfertigungsverfahren nicht in unliebsames Stocken gerathen soll, nicht möglich ist, dass der Expedient die betreffenden Tarife und Dienstbefehle aufsucht und nachschlägt, so pflegen sich dieselben vielfach die Tarife vorher bis auf mehrere hundert Kilogramm (für 1, 2, 3 und mehr Billets) auszurechnen, die nöthigen Nebenbestimmungen zu notiren und diese Privatelaborate den einzelnen Gepäckscheinheften zum sofortigen Gebrauch beizulegen. Ohne derartige Hülfs- und Auskunftsmittel würde auch der geübteste Expedient den Anforderungen nicht immer gewachsen sein und wenn dann doch noch Irrthümer unterlaufen, so sind diese wohl verzeihlich. Das geehrte Publikum aber würde gewiss oft mehr Nachsicht üben und seiner Ungeduld weniger freien Lauf lassen, falls einmal die Abfertigung des Gepäcks etwas längere Zeit in Anspruch nimmt, wenn es übersehen könnte, mit welcher Schwierigkeit und Umständlichkeit eine solche Expedirung oft verknüpft ist; jedenfalls ist der Expedient, gegen welchen sich der Unwille richtet, an derartigen Verzögerungen nicht schuld.

Dass ein Zustand, wie er in obigem absichtlich etwas eingehender geschildert, in unserem sonst so wohlgeordneten Eisenbahnwesen auf die Dauer unhaltbar ist, darüber dürfte nur eine Stimme sein. Es werden daher auch immer mehr Versuche zur Abhülfe dieses offenbaren Missstandes gemacht.

So sind die Bestrebungen der Verwaltungen darauf gerichtet, eine gewisse Einheitlichkeit und Einfachheit in der Weise herbeizuführen, dass in ein und demselben Verkehre entweder für die ganze Strecke Freigepäck oder für die ganze Strecke kein Freigepäck festgesetzt wird. Wenn dies auch an und für sich nur lobenswerth, so ist die Arbeit doch nur Stückwerk und wird der Zweck nur theilweise erreicht, weil dabei immer noch Verschiedenartigkeiten nebeneinander bestehen bleiben, die nur zu Unzuträglichkeiten fördern können, wie aus den Eingangs erwähnten Beispielen zur Genüge ersichtlich ist.

Eine vollständige Beseitigung der fraglichen Schwierigkeiten und Uebelstände ist vielmehr nur dann zu erreichen, wenn mit einem der beiden Systeme rückhaltlos gebrochen und das andere gleichmässig in allen sowohl lokalen wie direkten Verkehren eingeführt wird, dass also der Grundsatz: überall entweder kein Freigepäck oder überall das gleiche Gewicht Freigepäck zur ausnahmslosen Regel erhoben wird.

Da wäre es denn das angezeigteste, wenn in einer so wichtigen Frage zunächst der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen mit seinem bedeutenden Einfluss einheitlich vorginge. Hier darf nun aber eine Schwierigkeit und zugleich eigenthümliche Erscheinung nicht ausser Betracht gelassen werden: nämlich die, dass unter den einzelnen Verwaltungen, bezw. Eisenbahn-Fachleuten eine so gegentheilige Ansicht über den Vorzug des einen oder andern Systems herrscht, wie kaum bei einer anderen Streitfrage, dass die trennende Kluft eine scheinbar unüberbrückbare ist, wobei u. E. allerdings die eine Partei sich mehr aus

Macht der Gewohnheit, als durch das Gewicht von Gründen leiten lässt. Wenn wir daher den Weg der Verhandlungen im Verein unter diesen Umständen gegenwärtig um so mehr für ziemlich aussichtslos halten, als zu einem endgültigen Beschluss — weil es sich um eine Tarifmassregel handelt — Einstimmigkeit erforderlich ist, so dürfte, wie in vielen gerade den Personenverkehr betreffenden Angelegenheiten, mit denen das Publikum stets in die persönlichste Berührung kommt, so auch hier nur durch ein energisches Vorgehen der höchsten Eisenbahnverwaltungs- und Aufsichtsbehörden — von Staat zu Staat — das gewiss von allen erstrebte Ziel am leichtesten und schnellsten zu erreichen sein. Wenn wir nun aber auch Grund zu der Befürchtung zu haben glauben, dass dies in nächster Zeit leider noch nicht geschehen wird, so sind wir andererseits ebenso fest überzeugt, dass eine bezügliche Reform nach der einen oder andern Richtung hin über kurz oder lang unbedingt doch eintreten muss!

Wie aber die schliessliche Regelung bezw. Entscheidung, ob für oder gegen Freigepäck ausfallen möge, wir werden sie mit Freuden begrüssen, da sie unter allen Umständen dem gegenwärtigen Doppelsystem vorzuziehen ist.

Was nun unsere Stellung zu dieser Frage betrifft, so bekennen wir uns als rückhaltlosen Gegner des Freigepäcks und können die Aufhebung desselben, da wo es noch besteht und zwar sowohl im Interesse des Publikums als der Eisenbahnen nicht dringend genug empfehlen. Hierbei sei zur Vermeidung von Missverständnissen gleich betont, dass wir nur das zur Aufgabe bezw. Abfertigung gelangende Freigepäck aufgehoben, dagegen ein entsprechendes Handgepäck, welches der Reisende im Koupee bei sich führt, selbstverständlich frei befördert wissen wollen.

(Fortsetzung folgt.)

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1883.

(Fortsetzung aus No. 41.)

III. Transportmittel und Leistungen derselben.

Am Schlusse des Etatsjahres 1883 waren vorhanden bei den

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	Vereinsbahnen überhaupt
1. Lokomotiven:				
a) überhaupt . . . Anzahl	11 668	3 869	1 308	16 845
b) im Jahresdurchschnitte . . . . . „	11 494	3 739	1 284	16 517
c) pro Kilometer Betriebslänge . . . „	0,32	0,19	0,26	0,28
Bestand der Lokomotiven im Vorjahre	11 330	3 660	1 249	16 239
2. Personenwagen: Anzahl	21 605	7 839	2 614	32 058
Achsen derselben . . „	48 572	16 432	5 748	70 752
Achsen pro Kilometer Betriebslänge . . . „	1,39	0,84	1,18	1,19
Plätze pro Kilometer Betriebslänge . . . „	26,51	14,78	21,89	22,27
Bestand der Personenwagen im Vorjahre .	20 843	7 531	2 451	30 825
3. Lastwagen:				
bedeckte . . . . . Anzahl	81 035	44 201	9 350	134 586
offene . . . . „	160 649	47 826	17 147	225 622
überhaupt . . . . . Anzahl	241 684	92 027	26 497	360 208
Achsen der Lastwagen „	493 341	185 609	54 303	733 253
Achsen pro Kilometer Betriebslänge . . . „	13,80	9,30	10,93	12,09
Bestand der Lastwagen im Vorjahre	235 708	86 011	25 755	347 474
Tragfähigkeit der Lastwagen:				
überhaupt . . . . t	2 334 462	933 708	256 618	3 524 788
pro Kilometer Betriebslänge „	65,31	46,77	51,65	58,11

Die Leistungen der Betriebsmittel haben eine nicht unerhebliche Steigerung erfahren.

Es haben zurückgelegt auf den

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	Vereinsbahnen überhaupt
	1	2	3	4
A. Die Lokomotiven:				
Nutzkilometer	241 917 610	87 268 625	29 461 992	358 648 227
in Leerfahrten . . km	12 829 394	3 462 732	986 794	17 278 920
im Rangirdienst . „	101 279 885	23 130 359	8 454 673	132 864 917
zusammen km	356 026 889	113 861 716	38 903 459	508 792 064
pro Kilometer Betriebslänge	6 820	4 488	6 073	6 002
im Vorjahre	6 540	4 230	5 737	5 734
Geleistete Nutzkilometer pro Stück der mittleren Bestandzahl der Lokomotive . .	21 161	23 499	23 014	21 834
desgl. im Vorjahre . .	20 403	22 213	22 070	20 937
B. Die Personenwagen: (auf eigenen und fremden Bahnen)				
Mille Achskm	1 634 240	579 503	219 049	2 432 792
durchschnittlich sind von jeder Personenwagen-Achse zurückgelegt . . . . km	34 052	36 102	39 341	34 947
im Vorjahre . „	33 341	33 090	38 126	33 649
die spezifische Achsenfrequenz hat betragen Achskm	47 618	30 217	46 729	41 857
im Vorjahre „	45 967	28 022	43 854	39 997
die bewegten Personenwagen-Plätze waren durchschnittlich besetzt . . . . . pCt.	23,36	23,32	22,91	23,29
im Vorjahre . „	23,66	24,00	23,23	23,70
C. Lastwagen: (auf eigenen und fremden Bahnen)				
Mille Achskm	7 836 091	3 283 485	724 986	11 844 562
durchschnittlich hat jede Lastwagen-Achse zurückgelegt . . km	15 922	18 270	13 504	16 324
im Vorjahre . „	15 727	18 213	12 529	16 103
die spezifische Achsenfrequenz hat betragen Achskm	218 834	161 986	166 723	196 087
im Vorjahre „	212 275	159 206	149 098	190 158
die bewegte Tragfähigkeit der Lastwagen war durchschnittlich ausgenutzt . . pCt.	44,95	45,01	41,73	44,79
im Vorjahre . „	45,04	45,23	43,36	45,06
D. Die Gesammt-Achsenfrequenz hat betragen:				
überhaupt Mille Achskm	9 571 251	3 794 840	1 031 728	14 397 819
pro Kilometer Betriebslänge . . Achskm	269 818	194 358	212 683	240 625
im Vorjahre „	261 302	188 899	192 283	232 541

Zugsverkehr.

Die durchschnittliche Anzahl der über die ganze Bahn beförderten Züge betrug:

bei den	a. Personenzüge	b. Güter- und gemischte Züge
Deutschen Bahnen		
a) Staatsbahnen	3 420	3 385
b) Privatbahnen unter Staatsverwaltung	2 089	4 514
c) „ in eigener Verwaltung	2 124	2 810
überhaupt	3 110	3 358
Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen . .	1 661	2 594
Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	3 239	2 692
zusammen	2 647	3 056
im Vorjahre	2 544	2 908

Verbrauch an Lokomotivfeuerung.

Von den verschiedenen Arten des Heizmaterials sind verwendet worden:

bei den	a. Holz	b. Koks	c. Torf	d. Braunkohlen	e. Steinkohlen	f. Gesammtverbrauch auf Steinkohlenheizwerth reduzirt
	cbm	Tonnen				
Deutschen B. .	85 415	28 207	47 346	70 479	3 027 998	3 140 263
Oesterr.-Ung.B.	220 119	1 250	—	1 032 590	702 617	1 308 711
Niederländ. und anderen Vereinsbahnen . .	108 596	751	—	3 032	363 362	390 465
zusammen	414 130	30 208	47 346	1 106 101	4 093 977	4 839 439
im Jahre 1882	425 538	31 273	49 827	1 049 623	3 827 559	4 560 528

(Fortsetzung folgt.)

Die Eisenbahnfrage in den Vereinigten Staaten von Amerika.

(Schluss aus No. 41.)

Die völlige Freiheit bei der Finanziirung, der Mangel jeder öffentlichen Kontrolle bei Gründung der Eisenbahnen hat nicht zum wenigsten neuerdings zum zweiten Male wenn nicht zur Entstehung, so doch zur Verschärfung einer Geldkrisis beigetragen. Die Handelskrisis, welche im Herbste 1873 in den Vereinigten Staaten ausbrach und sich über die ganze Erde verbreitete, hatte ihren Ausgangspunkt genommen in einer Ueberspekulation in Eisenbahnpapieren. Im Sommer 1884 waren es gleichfalls die Eisenbahnwerthe, welche zuerst immer tiefer sanken und andere Werthe mit sich rissen. Denn auch in Eisenbahnwerthen hat sich eine masslose Ueberproduktion entwickelt. Wie in allen andern Ländern mit geordneten Verhältnissen, so ist auch in den Vereinigten Staaten die Gesammtheit der an der Eisenbahngesellschaft betheiligten Aktionäre die eigentliche Eigenthümerin der Bahn. Die Aktiengesellschaft bildet sich, um die Bahn zu bauen, die Aktien werden ausgegeben, um die für den Bau der Bahn erforderlichen Geldmittel zu beschaffen. Während nun in andern Ländern, wenn sich eine Aktiengesellschaft zum Bau einer Eisenbahn bildet, über die Höhe des erforderlichen Kapitals, über die Art der Aufbringung desselben bestimmte Vorschläge gemacht werden müssen, welche der staatlichen Prüfung unterliegen, so bekümmert sich die Staatsgewalt in der Mehrzahl der Vereinigten Staaten um weiter nichts, als dass eine bestimmte, ziemlich niedrig bemessene Anzahl von Aktionären vorhanden ist, dass ein Theil des Aktienkapitals (ob dies Kapital für die Herstellung der Bahn ausreicht, ist dem Staate ganz gleichgültig) gezeichnet, und dass wiederum ein Prozentsatz des gezeichneten Kapitals eingezahlt ist. Der letztere Prozentsatz ist ausserordentlich niedrig gegriffen, oft nicht mehr als ein Prozent. Alle diese Bedingungen sind auf das leichteste zu erfüllen, sie sind blosse Formen geworden. Sind sie erfüllt, so lässt der Staat die Gesellschaft frei schalten und walten. Hat er keinerlei Kostenanschläge verlangt, nicht vorgeschrieben, dass wenigstens die Richtung der Bahn, die Plätze, welche sie berührt, angegeben werden, so ist es ihm auch ganz einerlei, wie nun die Baugelder wirklich aufgebracht werden; wieviel Aktien, zu welchem Kourse sie ausgegeben werden, wie theuer sich die Bahn stellt, wie man weitere Baugelder, ausser den Aktien, aufbringt; ob späterhin das ursprünglich angenommene Aktienkapital erhöht wird. Nur in einer Beziehung glaubte man, nach Englischem Vorbilde, dem Staate einen gewissen Einfluss bei der Finanzverwaltung wahren zu müssen; in einzelnen Staatsgesetzen findet sich die Bestimmung, dass eine Ermässigung des Tarifs eintreten muss, wenn sich die Erträge der Bahn auf mehr als 10 pCt. des Anlagekapitals belaufen. Als sich einzelne Bahnen in dieser glücklichen Lage befanden und doch wenig Lust bezeigten, mit der Tarifermässigung vorzugehen, halfen sie sich mit dem höchst einfachen Mittel über diese gesetzliche Bestimmung hinweg, dass sie aus irgend einem Vorwande das Aktienkapital vermehrten, die neuen Aktien aber den bisherigen Aktionären entweder ganz umsonst, oder zu einem ganzen niedrigen Kourse zur Verfügung stellten. Um Vorwände zu diesem Verfahren war man nicht verlegen. Man baute kleine Ergänzungsstrecken, legte zweite Gleise, und, wenn selbst dies nicht zweckmässig erschien, behauptete man, der Werth der Bahn sei seit dem Bau gestiegen, das ursprüngliche Aktienkapital zu gering bemessen gewesen, liess die Bahn neu abschätzen und händigte den Aktionären den Mehrbetrag aus. Ein solches Verfahren nennt man „Verwässerung“ des Aktienkapitals, Watering the Stock.

Aber dieses Verfahren war etwas umständlich, zumal es sich nicht verheimlichen liess, und der Staat eine offenbare Umgehung seiner Gesetze sich doch einmal verbitten konnte. Nach und nach hat sich daher eine Vereinfachung desselben dahin herausgebildet, dass man von Anfang an das Baukapital möglichst hoch bemisst, dasselbe aber von den Aktionären gar nicht, oder nur zu einem ganz geringen Bruchtheil einzahlen lässt, und die Eisenbahn mit Obligationen (Bonds, Prioritäten) baut. Bei der Gründung einer Bahn, angenommen von 100 Meilen Länge, verfährt man also folgendermassen: Die Gesellschaft, welche die Bahn bauen will, schätzt die Kosten auf Grund ganz oberflächlicher Anschläge, sagen wir auf 25 000 D. die Meile; die Kosten der Gesammtbahn also auf 2 500 000 D. Nunmehr bildet sich eine Aktiengesellschaft mit diesem Kapital, von welchem sie etwa 1 pCt., also 25 000 D. einzahlt. Gleichzeitig wird eine Anleihe in Höhe des gesammten Baukapitals aufgenommen, und jedem Zeichner von Obligationen (welche einen festen Zinssatz von meist 6 pCt. haben) eine dem Betrage der Obligationen gleiche Summe an Aktien umsonst zur Verfügung gestellt. Von Anbeginn bildet hier also das gesammte, oder mindestens der bei weitem grösste Theil des Aktienkapitals einen fiktiven Werth. Die Gründer der Bahn haben daher auch keinen Grund, mit demselben besonders haushälterisch umzugehen. Sie verwenden es nicht nur als Geschenk für die ersten Zeichner der Obligationen, sondern auch für Gemeinden, Korporationen, Behörden, welche ihnen einmal nützlich gewesen sind, oder einmal nützlich werden können. Letztere berücksichtigt man hier und da noch dadurch, dass man ihnen Vorzugsaktien (Preferred Shares, Stammprioritätsaktien) gibt, und den Zeichnern der Obligationen blosse Stammaktien zur Verfügung stellt. — Bei zahlreichen Bahnen sind aber selbst die 6 pCt. Obligationen nicht zum Parikourse unterzubringen, sie müssen den Finanzinstituten, welche sie übernehmen, mehrere Prozente niedriger überlassen werden.

Dass bei einer in dieser Weise finanziirten Bahn die Gründer froh sind, wenn vorerst die Zinsen für die Obligationen aus den Erträgen gezahlt werden können, und dass niemand in der ersten Zeit auf eine Dividende auch nur für die Stammprioritäten rechnet, darf nicht Wunder nehmen. Selbst die Zinsen der Obligationen erfordern sofortige Reinerträge von 6 — 7 pCt. des — Anlagekapitals, und nur wenige Bahnen sind heute noch in der Lage, mit solchem Erfolge zu wirthschaften. Die Aktien, welche den ersten Aktionären so gut wie nichts gekostet haben, werden, sobald sich eine Bahn gut entwickelt, oder gut zu entwickeln scheint, auf den Markt gebracht, und finden in normalen Zeiten doch immer einmal einen Käufer, zumal es die Amerikaner, wie wenig andere Völker verstehen, die Reklametrommel für ein Unternehmen zu rühren. Sobald aber die Zeiten schlecht werden, die Erträge der Bahnen sich mindern, gar Schwierigkeiten bei Zahlung der Zinsen für die Obligationen hervortreten, stürzt das ganze Kartenhaus dieser Papiere zusammen, sie werden unverkäuflich, und verschwinden entweder auf immer — wenn die Bahn zu liquidiren genöthigt ist — oder wenigstens auf lange Jahre von der Oberfläche. Um welche Summen fiktiver Werthe es sich hier handelt, möge daraus ermessen werden, dass Henry Poor, der doch gewiss mit der Entwickelung des Eisenbahnwesens in den Vereinigten Staaten zufrieden ist und die vorhandenen Uebelstände sehr nachsichtig beurtheilt, in seinem neuesten Jahrbuch (1884) S. III angibt, dass von der Summe von 2 093 433 054 D., um welche sich das Eisenbahnanlagekapital in den Vereinigten Staaten während der Jahre 1881 bis 1883 dem Nennwerthe nach vermehrt hat, nicht weniger als rund 1 200 Millionen Dollar fingirter Werthe enthalten sind. Poor nimmt an, dass der Gesammtbetrag der in diesen drei Jahren ausgegebenen Aktien, nämlich 999 387 208 D. und ausserdem von den Obligationen und der schwebenden Schuld rund 200 Millionen Dollar „Wasser“ darstellen, d. h. beim Bau der Eisenbahnen

nicht verwendet, sondern den Gründern als „Bonus" oder in Form von Koursdifferenzen durch Ausgabe der Werthe unter pari geschenkt sind.

Wie bei der Gründung, so geht es bei der Verwaltung der Bahnen. Der Staat verlangt keine Garantien für eine solide Verwaltung, keine Reserve-, keine Erneuerungsfonds, er lässt die Gesellschaften ihre Rechnungen ganz nach Belieben aufstellen, er kümmert sich nicht um die Verwendung ihrer Erträge. Die Gesellschaften aber thun sich schon etwas darauf zu gute und kommen sich sehr solide vor, wenn sie einen kleinen Tilgungsfonds für ihre Obligationen bilden. Bei der Verwaltung haben nun, wie gezeigt, die Prioritätenbesitzer als solche gar nichts zu sagen. Die Aktionäre haben wenig Interesse an derselben und es ist, besonders in den ersten Betriebsjahren, nicht schwer, dass sich eine Anzahl Aktionäre, meist grosse Bankhäuser, zusammenthun, um die absolute Mehrheit der Aktien in ihren Besitz zu bringen. Nach den Gesetzen der meisten Bundesstaaten gewährt bei den Generalversammlungen eine Aktie auch eine Stimme, es gilt fernerhin völlige Freiheit in der Stellvertretung, und so hat denn eine Partei oder eine Person, welche eine Aktie oder die Hälfte der vorhandenen Aktien besitzt, die gesammte Verwaltung in ihrer Hand; und wer so glücklich ist, der macht von diesem Rechte den rücksichtslosesten Gebrauch. Er wählt sich seine Kollegen in den Verwaltungsrath, stellt seine Leute als Beamte an, er leitet das ganze Unternehmen so, wie es ihm am besten passt, die Minderheit ist für ihn nicht vorhanden, und sie steht ihm völlig machtlos gegenüber. Zahlreiche Massnahmen der mächtigen Eisenbahndirektoren werden nur verständlich, wenn man sich dieses Sachverhältniss klar macht. Wie oft kommt es vor, dass der Beherrscher einer Eisenbahn das eigene Unternehmen scheinbar schädigt, um hierdurch auf einem anderen Gebiete für sich persönlich oder für seine Freunde Vortheile zu erreichen, welche den Schaden, den die Eisenbahn leidet, bei weitem überwiegen.

Schon hier bewahrheitet sich das alte Gesetz, dass bei einer schrankenlosen Freiheit der Individuen der Stärkere alsbald den Schwächeren erdrückt. Zu demselben Ende führt die gänzliche Freiheit bei der Verwaltung und dem Betriebe der Bahnen, die freie Konkurrenz der Eisenbahnen gegen einander. Keinerlei Hindernisse treten den Eisenbahnen bei ihrem Wettbewerbe entgegen, wir sehen in Amerika eine Freiheit der Bewegung auch auf diesem Gebiete wie in keinem anderen civilisirten Lande, England nicht ausgenommen; die Anhänger der wirthschaftlichen Lehre, dass im Eisenbahnwesen der freie Wettbewerb das beste Mittel sei für eine befriedigende Entwickelung des Eisenbahnverkehrs haben in den Vereinigten Staaten ein Versuchsfeld für die Bethätigung ihrer Anschauungen, wie sie es passender sich nicht wünschen können. Der Bau von Konkurrenzbahnen ist jederzeit möglich. In der Stellung ihrer Fahr- und Frachtpreise können die Bahnen ganz nach Belieben und Willkür handeln, ja sie brauchen ihre Tarife nicht einmal zu veröffentlichen, können heute sie steigern, morgen ermässigen und, was das schlimmste ist, niemand hindert sie, einzelnen Verfrachtern heimlich besondere Begünstigungen zu gewähren. Auch diese Freiheit ist von den Bahnen in vollstem Umfange ausgenutzt worden. Sie hat, wie in anderen Ländern, so in den Vereinigten Staaten, dahin geführt, dass zunächst die Frachten gegenseitig unterboten wurden und immer tiefer sanken. Auch hier zeigte sich denn bald, welche Bahn die stärkere war, welche am längsten einen solchen Kampf aushalten konnte. Die stärkere saugte die schwächere auf oder verständigte sich mit ihr, und nun wurden die Frachten wieder erhöht. Eine den Vereinigten Staaten ganz eigenartige Erscheinung ist dabei die Konkurrenz mit einer zahlungsunfähigen, bankerotten Bahn. Wenn eine Bahn die Zinsen ihrer Obligationen nicht mehr zahlen kann, so wird ihre Verwaltung so lange, bis ihre Finanzen wieder geordnet sind, einem sogen. „Receiver" übertragen, welcher völlig freie Hand bei seinen Massnahmen, und nicht das geringste Interesse daran hat, ob durch ihn auch Erträge für die Gläubiger, geschweige denn die Aktionäre herausgewirthschaftet werden. „Die bankerotten Bahnen", sagt einer der tüchtigsten Kenner der Eisenbahnverhältnisse der Vereinigten Staaten *), „werden betrieben, nicht um irgend einen Nutzen abzuwerfen, sondern nur, um überhaupt noch Geschäfte zu machen, Geschäfte um jeden Preis. Lohnen die Geschäfte, um so besser, lohnen sie nicht, nun so ist ein Geschäft doch immer besser, als die Einstellung des Betriebes." Mit anderen Worten, auch das schlechteste Geschäft wird voraussichtlich noch soviel einbringen, dass der Receiver und seine Leute für ihre Mühewaltung Vergütung erhalten.

Einer nach solchen Grundsätzen bewirthschafteten Bahn gegenüber ist die Lage der zahlungsfähigen Konkurrenzbahn sehr bald eine völlig unhaltbare. Sie hat die Wahl zwischen zwei Uebeln, entweder ihr ganzes Geschäft aufzugeben und der bankerotten Linie freies Spiel zu lassen, oder aber die Konkurrenz auch gegen die bankerotte Bahn aufzunehmen, und das führt mit mathematischer Gewissheit zu ihrem eigenen Bankerott. Eine Verschmelzung mit der bankerotten Bahn ist ebenso schwierig, denn durch eine solche wird die zahlungsfähige Bahn gezwungen, für die Schulden der bankerotten Bahn mit aufzukommen. Während in den Ländern, in welchen der Staat der Eisenbahnfreiheit gewisse Schranken gezogen hat, der Konkurs einer Eisenbahn immerhin zu den selteneren Erscheinungen gehört und schon deswegen gehören muss, weil der Staat dafür sorgt, dass die Finanzen der Bahn auf eine so sichere Grundlage gestellt werden, dass von einer Aussetzung der Zinszahlungen für die Obligationen erst unter besonders ungünstigen Verhältnissen die Rede sein kann, gehören die Zahlungseinstellungen der Eisenbahnen in den Vereinigten Staaten zu den alltäglich vorkommenden Ereignissen.

Eine solche Konkurrenz schadet Handel und Verkehr vermöge der Unsicherheit der Tarife, der masslosen Ausbildung des Refaktienunwesens; sie schädigt die Eisenbahnaktionäre durch das Herabdrücken aller Werthe; sie schädigt die Allgemeinheit, indem sie die wilde Spekulation in Eisenbahnwerthen fördert, welche eines der beliebtesten Spielpapiere auf den grossen Amerikanischen Börsen bilden. Weil aber die unausbleiblich letzte Folge dieses freien Wettbewerbs die Verständigung der Bahnen miteinander, und zwar selbst mit einer bankerotten Bahn sein muss, so ist auch auf ihn der weitere Krebsschaden der Vereinigten Staaten, die grossartigen Eisenbahnmonopole, zurückzuführen.

Die Gesammtheit der geschilderten Schäden*) nennt man in den Vereinigten Staaten die „Eisenbahnfrage". Wie sich die grosse Mehrheit der Bevölkerung über das Vorhandensein dieser Schäden klar ist, so hat man auch schon viel Mittel erwogen und geprüft, ob eine Beseitigung derselben möglich sei. Das radikalste Mittel, einen Erwerb aller Eisenbahnen durch den Staat, hat man dabei nicht ausser Erwägung gelassen; indessen schon eine oberflächliche Prüfung der Verhältnisse zeigt, dass für eine solche Massregel die Nordamerikanische Republik nicht reif ist. Mag man sich den Erwerb der Bahnen zunächst für die Einzelstaaten, oder sogleich für den Bundesstaat als solchen denken — im ersteren Falle wäre für die Gesammtheit nicht viel gewonnen, denn die Konkurrenz der Eisenbahnen der Einzelstaaten gegen einander würde dadurch eher gesteigert, als beschränkt — es ergeben sich unüberwindliche Schwierigkeiten. Die hauptsächlichste derselben ist die Beamtenfrage. So lange es einem Staatswesen überhaupt fehlt an einer Körperschaft tüchtiger, ehrenhafter, fachlich gebildeter, streng disziplinirter Berufsbeamten, so lange die Aemter wechseln mit dem Eintritt einer neuen Präsidentenschaft, scheint es undenkbar, eine gesunde Staatseisenbahnverwaltung herbeizuführen. In Amerika ist die Postverwaltung und die Zollverwaltung in den Händen des Bundesstaates. Welche haarsträubenden Dinge bei diesen Verwaltungen alltäglich vorkommen, ist allgemein bekannt. Wie gross aber würde erst die Versuchung, das Amt zu einer Quelle des persönlichen Nutzens auszubeuten, bei einer Eisenbahnverwaltung sein. Selbst nach den im Privatbetrieb stehenden Telegraphen wagt kaum der Staat seine Hände auszustrecken. Andere Schwierigkeiten, z. B. die Bestimmung eines Kaufpreises bei der völlig dunklen Finanzlage fast aller Eisenbahnen, mögen hier unerörtert bleiben.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereinsstatuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen unterstellten Strecken Váradvelencze-Püspökfürdö und Puszta-Tenyö-Kun Szt. Márton als Vereinsbahnstrecken zu betrachten seien. Die Linie Váradvelenzce-Püspökfürdö, Theilstrecke der Vizinalbahn Nagyvárad-Belenyes, ist 6,1 km lang und am 14. v. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Die 35 km lange Vizinalbahn Puszta-Tenyö-Kun Szt. Márton ist von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatseisenbahnen in Betrieb genommen und am 17. v. Mts. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2590 vom 22. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur Entscheidung über die Kompetenz

---

*) Ch. Francis Adams jr., Railroads, their Origin and Problems. 2. Aufl. Newyork, 1880. S. 149.

*) Hinsichtlich der Darlegung des Schadens der Eisenbahn-Monopole und hinsichtlich des geringen Einflusses der Oberaufsichtsbehörden gegenüber den mächtigen Eisenbahngesellschaften verweisen wir auf das Werk.

der Kommission und event. zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2820 vom 21. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2835 vom 21. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Mittheilung weiterer Korrespondenzen im Anschluss an das Schreiben der geschäftsführenden Direktion No. 2383 vom 28. April cr. (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2840 vom 21. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Dampferverbindung zwischen Cuxhaven und Helgoland (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2841 vom 20. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem 34. Jahrgang der statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins (abgesandt am 27. bis 31. v. Mts.).

No. 2888 vom 23. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2924 vom 24. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 28. v. Mts.).

No. 2938 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll über die Verhandlungen des Ausschusses für die Statistik über den Verkehr auf kombinirbare Rundreisebillete d. d. Salzburg, den 20.—21. Mai cr. (abgesandt am 29. und 30. v. Mts.).

No. 2961 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die der geschäftsführenden Direktion einzusendenden Situationspläne neu eröffneter Bahnen und Bahnstrecken (abgesandt am 1. d. Mts.).

No. 2993 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Einschleppung von Viehseuchen (abgesandt am 1. d. Mts.).

Tagesordnung für die XXV. Sitzung der Eisenbahntarif-Kommission

und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten
zu Neuhausen bei Schaffhausen am 4., 5. und 6. Juni 1885.

1. Mittheilung der geschäftsführenden Verwaltung über die bisherige Thätigkeit der ständigen Tarifkommission aus Anlass der 25. Sitzung derselben.

2. Zusatzbestimmung zu § 50 No. 3 Abs. 3 und 4 des Betriebsreglements.

In der Sitzung des Bundesraths vom 12. März d. J. wurde auf Antrag des Reichs-Eisenbahnamtes beschlossen, die Vorschrift im § 50 No. 3 des Betriebsreglements für die Eisenbahnen Deutschlands wie folgt zu fassen:

„Führen vom Absendungs- nach dem Bestimmungsorte verschiedene Wege, so ist bei Sendungen, welche einer zollamtlichen Abfertigung unterliegen, der Absender berechtigt, die zu berührende Zollabfertigungsstelle vorzuschreiben.

Im übrigen bleibt die Wahl des Transportweges ausschliesslich dem Ermessen der Eisenbahn überlassen, letztere ist jedoch verpflichtet, das Gut stets über diejenige Route zu befördern, welche nach den veröffentlichten Tarifen den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen darbietet."

Die praktische Handhabung dieser Bestimmungen, welche auch von der Bayerischen Staatsregierung angenommen wurden und jetzt für alle Deutschen Eisenbahnen gültig sind, soll auf Antrag der Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatsbahnen von der Tarifkommission in Berathung gezogen werden.

Die Königliche Eisenbahndirektion Berlin empfiehlt hierzu folgende Aenderung der Zusatzbestimmungen des Betriebsreglements:

Der Zusatz XII zu § 50 entfällt, an dessen Stelle tritt der nachstehende:

„Routenvorschriften auf den Frachtbriefen haben für die Eisenbahn keine Verbindlichkeit"

„bei Versendung nach Orten mit mehreren Bahnhöfen kann der Versender den Bahnhof bezeichnen, auf welchem die Auslieferung des Gutes erfolgen soll."

3. Aenderung der Zusatzbestimmung zu No. XVI 4 der Anlage D des Betriebsreglements, betr. die Frachtberechnung für Mineralsäuren.

Antrag der Königlichen Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn, der Zusatzbestimmung zu No. XVI 4 der Anlage D zum Betriebsreglement folgende veränderte Fassung zu geben:

„Für Sendungen von Mineralsäuren, sowie von den unter No. XVII, XVIII, XXII und XXV aufgeführten Gegenständen in Ballons über je 75 kg, deren Gesammtgewicht unter 2 000 kg beträgt, wird die Fracht für 2 000 kg erhoben."

4. Aufhebung des Frachtzuschlages für sperrige Güter.

Bericht der Subkommission, nach welchem die Anstellung weiterer statistischer Ermittlungen zu unterbleiben hat und der Tarifkommission die Beschlussfassung in der Angelegenheit anheimzugeben ist.

5. Aenderung der Position „Bäume, Gesträuche etc." des Verzeichnisses der sperrigen Güter.

Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion in Magdeburg:

1. Der Position 2 des Verzeichnisses der sperrigen Güter folgende Fassung zu geben:
   „Bäume und Gesträuche, lebende, unverpackt oder nicht in fester Verschnürung, sowie Pflanzen und Blumen, unverpackt und unverhüllt",
2. den Artikel Christbäume (Weihnachtsbäume) in das Verzeichniss der sperrigen Güter neu aufzunehmen.

6. Aufnahme von Zinkvitriol in den Spezialtarif I.

(An den Verhandlungen nimmt als Kommissionsmitglied theil: Die Königliche Direktion der Braunschweigischen Eisenbahn.)

7. Aufnahme von Retorten aus Chamotte und Thon in den Spezialtarif II.

Die Stettiner Chamotte-Fabrik-Aktiengesellschaft beantragt:

„den genannten Artikel geneigtest aus Spezialtarif I in Spezialtarif II versetzen und unter Thon- und Steingutwaaren subsumiren zu wollen, wie dies auf den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen bereits der Fall ist."

Der Antrag beschäftigte bereits die letzte Sitzung der Tarifkommission (12. Februar 1885), wurde aber damals vertagt, um noch Erhebungen über die Preisverhältnisse der Retorten gegenüber den schon im Spezialtarif II befindlichen Thonwaaren zu pflegen.

8. Versetzung von Soda in den Spezialtarif II.

Antrag der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen, die jetzige Tarifposition des Spezialtarifs I:

„Soda rohe, kalzinirte (Soda Ash), kaustische und krystallisirte, ausgenommen doppelt kohlensaures Natron"

in den Spezialtarif II zu übernehmen.

9. Versetzung von Mohrrüben in den Spezialtarif III.

Veranlasst durch verschiedene Eingaben aus landwirthschaftlichen Kreisen hat der Landes-Eisenbahnrath des Grossherzogthums Hessen sich sehr entschieden für eine billigere Tarifirung der „gelben Rüben" ausgesprochen und ist demzufolge die Grossherzogliche Direktion beauftragt worden, die Versetzung des Artikels nach Spezialtarif III zu beantragen.

Gleiches bezweckt das von einem Grünzeughändler aus Lübbenau eingegangene Gesuch.

10. Tarifirung von Säureharzen.

Um für diesen Artikel die nothwendige Tarifirung nach Spezialtarif III, wie bisher, beibehalten zu können und zugleich zu verhüten, dass die für Mineralsäuren bestehenden Verpackungsvorschriften umgangen werden, beantragt die Königliche Eisenbahndirektion zu Erfurt in Uebereinstimmung mit den hierüber eingeholten Gutachten:

„in der Position des Spezialtarifs III „Abfälle bei der Braunkohlentheer-Verarbeitung" den Artikel „Säureharze" zu streichen und dafür „Harzabfall-Schwefelsäure" oder besser „Brandharz-Schwefelsäure" einzustellen."

11. Aufnahme von Rohphosphaten aller Art in den Spezialtarif III und unter die deckungsbedürftigen Güter.

(Sachverständiger: Herr Dr. Weigelt, Direktor der Kaiserlichen landwirthschaftlichen Versuchsstation in Rufach im Obereisass.)

12. Aufnahme von getrockneten Träbern in das Verzeichniss der bedeckt zu befördernden Güter.

Die Antragsteller motiviren ihr Gesuch durch die Angabe, dass Träber nur auf kurzen Entfernungen in nassem Zustande befördert werden können, während bei Verfrachtung auf grösseren Transportstrecken die Träber getrocknet und in Säcke verpackt werden müssen. Getrocknete Träber seien infolge der Gefahr der Durchnässung bei Beförderung in offenen Wagen dem vollständigen Verderben ausgesetzt, es sei daher nicht möglich, grössere Quantitäten dieses Artikels auf weitere Transportstrecken zu verfrachten, solange nicht die Beförderung getrockneter Träber in bedecktem Zustande obligatorisch gemacht werde.

Im Hinblick darauf, dass die den Träbern gleichartigen Malzkeime unter die deckungsbedürftigen Güter der Spezialtarife bereits aufgenommen sind, hoffen die Antragsteller auf Berücksichtigung ihres Gesuches.

13. Aufnahme von Rohdachpappe unter die deckungsbedürftigen Güter.

„Rohdachpappe" ist ein mit Maschinenbetrieb hergestelltes Fabrikat, welches durch Imprägnirung mit Steinkohlentheer zu Dachpappe, Steinpappe oder sogenannter Theerpappe hergestellt wird.

Nach Mittheilung der Verfrachter und Besitzer einer grösseren Papier- und Pappenfabrik in Potsdam, W. Herre & Co. — leiden Rohdachpappen vermöge ihrer Weichheit und losen Bestandtheile durch Witterungseinflüsse, da sie leicht Feuchtigkeit aufnehmen.

14. Aenderung der Zusatzbestimmung zu § 43 des Betriebsreglements über die Zulassung der Frachtzahlung bei Viehsendungen durch den Empfänger etc.

Die Zusatzbestimmung zu § 43 des Betriebsreglements lautend:

„die Vorausbezahlung der Fracht kann beansprucht, auch kann Nachnahmebelastung abgelehnt werden"

hat zwischen den Preussischen Staatsbahndirektionen Anlass zu einem Meinungsaustausche darüber gegeben, in welcher Weise dieselbe praktisch zu handhaben sei und beantragt infolgedessen die Königlich Preussische Eisenbahndirektion Berlin die fragliche Zusatzbestimmung dahin zu fassen:

„Nach dem Ermessen der Absendestation kann bei Beförderung von Thieren auf Grund von Frachtbriefen die Fracht auch am Bestimmungsorte erlegt, sowie die Sendung mit Nachnahme belastet werden."

Der Gegenstand beschäftigte schon die letzte (XXIV.) Sitzung der Tarifkommission und des Ausschusses der Verkehrsinteressenten, gelangte aber nicht zur Erledigung, sondern wurde in die nächste Sitzung verwiesen.

15. Tarifirung von Thrangrugge.

Der Artikel wird nach einer von der Hamburger Handelskammer veranlassten Expertise vorzugsweise zu Düngerzwecken verwendet und ist zur Aufnahme unter die Düngemittel des Spezialtarifs III bereits in der XXIV. Sitzung vorgeschlagen, von der Tagesordnung aber abgesetzt worden.

Aus dem Deutschen Reich.

April-Einnahmen und Eröffnungen.

Die vom Reichseisenbahn-Amt aufgestellte und im „Reichs-Anzeiger" veröffentlichte Uebersicht der Betriebsergebnisse Deutscher Eisenbahnen für den Monat April d. J. ergibt für die 57 Bahnen, welche auch schon im entsprechenden Monate des Vorjahres im Betriebe waren und zur Vergleichung gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 551,53 km, nachstehende Daten:

Eröffnet wurden im April d. J.: Am 1. April d. J. die Strecke Bockenheim-Louisa nebst Anschluss an die Taunusbahn bei Hof Rebstock 7,30 km (Königliche Eisenbahndirektion Frankfurt a/M.) und die Neubaustrecke der oberen Westerwaldbahn von Altenkirchen bis Hachenburg, 14,55 km, wogegen der Betrieb auf der Verbindungsbahn Rath-Eller, 7,33 km, vom gleichen Tage ab eingestellt wurde (Königliche Eisenbahndirektion rechtsrheinische Köln); — am 12. April die Strecke Wengerohr-Wittlich, 4,30 km (Königliche Eisenbahndirektion linksrheinische Köln).

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war im April d. J.: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 33 Bahnen mit zusammen 24 889,67 km höher und bei 24 Bahnen mit zusammen 6 661,86 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 31 Bahnen mit zusammen 1 714,82 km höher und bei 26 Bahnen mit zusammen 29 836,71 km (darunter 4 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 40 Bahnen mit zusammen 7 373,68 km höher und bei 17 Bahnen mit zusammen 24 177,85 km niedriger, als in demselben Monate des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 1 Bahn, mit 58,80 km, unverändert, bei 38 Bahnen mit zusammen 6 000,63 km höher und bei 18 Bahnen mit zusammen 25 492,10 km (darunter 2 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Monate des Vorjahres.

Die Einnahme aus allen Verkehrszweigen war vom 1. Januar bis Ende April d. J.: bei 56 Bahnen, welche zum Vergleiche gezogen werden konnten, mit einer Gesammt-Betriebslänge von 31 523,45 km: a) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse des laufenden Jahres mit dem Definitivum des Vorjahres: bei 33 Bahnen mit zusammen 5 211,16 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 26 312,29 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 29 Bahnen mit zusammen 1 524,09 km höher und bei 27 Bahnen mit zusammen 29 999,36 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres; b) beim Vergleiche der provisorisch ermittelten Ergebnisse mit den im Vorjahre ermittelten provisorischen Angaben: bei 35 Bahnen mit zusammen 6 914,07 Kilometer höher und bei 21 Bahnen mit zusammen 24 609,38 km geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres, und auf das Kilometer Betriebslänge bei 1 Bahn mit 24,00 km unverändert, bei 32 Bahnen mit zusammen 3 326,50 km höher und bei 23 Bahnen mit zusammen 28 172,95 km (darunter 6 Bahnen mit vermehrter Betriebslänge) geringer, als in demselben Zeitraume des Vorjahres.

Bei den unter Staatsverwaltung stehenden Privatbahnen ausschliesslich der vom Staate für eigene Rechnung verwalteten Bahnen, betrug Ende April d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 81 449 900 *M.* (31 965 000 *M.* Stammaktien, 20 544 900 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 28 940 000 *M.* Prioritäts-obligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche das Kapital bestimmt ist, 298,12 km, so dass auf je 1 km 273 212 *M.* entfallen.

Bei den unter Privatverwaltung stehenden Privatbahnen betrug Ende April d. J. das gesammte konzessionirte Anlagekapital 568 965 829 *M.* (295 629 550 *M.* Stammaktien, 81 956 150 *M.* Prioritäts-Stammaktien und 191 380 129 *M.* Prioritätsobligationen) und die Länge derjenigen Strecken, für welche dieses Kapital bestimmt ist, 3 535,76 km, so dass auf je 1 km 160 918 *M.* entfallen.

Prignitzbahn. Eröffnung.

Am 31. Mai wurde die 45,0 km lange Prignitzer Eisenbahn von Perleberg bis Wittstock mit den Stationen Rosenhagen, Rohlsdorf, Gr. Pankow, Pritzwalk, Alt-Krüssow, Heiligengrabe, Liebenthal und Wittstock im vollen Umfange dem Verkehr übergeben.

Preussische Staatsbahnen.

Vorarbeiten für Reppen-Meseritz und Leinefelde-Wulften.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Reppen über Zielenzig nach Meseritz beauftragt worden.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Leinefelde über Duderstadt nach Wulften beauftragt worden.

Bentschen-Meseritz.

Am 1. Juni wurde im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin die 31,9 km lange Bahnstrecke Bentschen-Meseritz mit den Stationen Bentschen, Gr. Dammer, Rogsen, Dürrlettel, Bauchwitz und Meseritz für den Personen-, Gepäck- und Güterverkehr eröffnet.

Ausdehnung des Pr. Staatsbahnnetzes.

Nachdem im Etatsjahre 1884/85 folgende für Rechnung des Staates hergestellte Bahnstrecken:

Jatznick-Ueckermünde,
Liegnitz-Goldberg,
Löwenberg-Greifenberg-Friedeberg a. Q.,
Braunsberg-Mehlsack,
Allenstein-Göttkendorf-Gutstadt,
Zollbrück-Bütow,
Ortelsburg-Johannisburg,
Wabern-Wildungen,
Scharzfeld-Andreasberg,
Oberröblingen-Querfurt,
Wernigerode-Ilsenburg,
Die untere Westerwaldbahn,
Altenkirchen-Hachenburg,
Siegburg-Ründeroth,
Wichlinghausen-Hattingen,
Hemer-Iserlohn,
Plaue-Suhl,
Grimmenthal-Ritschenhausen,

dem öffentlichen Verkehre übergeben worden, gelangen im laufenden Etatsjahre folgende Staatsbahnlinien zur Eröffnung:

Bentschen-Meseritz (1. Juni),
Wormditt-Kobbelbude,
Sobbowitz-Schöneck-Berent,
Quedlinburg-Ballenstedt,
Rothe Erde-Montjoie-Malmedy,
Prüm-Bleialf,
Altenessen-Essen,
Speldorf-Broich,
Marten-Dortmund,
Deutz-Kalk,
Altenhundem-Karlshütte-Schmallenberg,
Lennep-Krebsöge-Dahlerau,
Kirchen-Freudenberg,
Aprath-Wülfrath,
Eichicht-Probstzella,
Hundsfeld-Trebnitz,
Bojanowo-Gubrau,
Trachenberg-Herrnstadt.

Auch für das Etatsjahr 1886/87 steht wiederum die Betriebseröffnung auf einer erheblichen Zahl neuer Staatsbahnstrecken in Aussicht.

Danzig-Zoppot.

Dem von der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Danzig ist vom 1. Juni d. J. ab die Verwaltung und Betriebsleitung der bisher dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt zu Stettin (Eisenbahn-Direktionsbezirk Bromberg) unterstellten Strecke Danzig-Zoppot innerhalb der den Königlichen Eisenbahn-Betriebsämtern durch die unter dem 24. November 1879 Allerhöchst genehmigte Organisation der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesenen Ressortbefugnisse übertragen worden.

Nord-Ostsee-Kanal.

Seitens der Preussischen Regierung wird, dem Vernehmen nach, die Einbringung des Antrages auf Erbauung des Nord-Ostsee-Kanals im Bundesrathe vorbereitet. Die Kosten sollen auf 156 000 000 *M.* veranschlagt sein, wovon etwa 50 000 000 *M.* als Präzipualbeitrag Preussens vorweg geleistet, die übrigen etwa 106 000 000 *M.* vom Reiche zu tragen wären.

Landes-Eisenbahnrath.

Tagesordnung für die Sitzung am 2. Juni 1885.

I. Vorlagen und Mittheilungen des Herrn Ministers der öffentlichen Arbeiten:

1. Ausnahmetarif für Eisen und Stahl im Verkehr von Peine und Braunschweig nach den Nord- und Ostseehäfen,
2. Ausnahmetarif für Salz von Aschersleben sowie von Stassfurt nach Schönebeck und Magdeburg,
3. Einführung eines ermässigten Ausfuhrtarifs von Berlin nach St. Petersburg,
4. Anwendung der Einheitssätze der für Steinkohlen in den Eisenbahn-Direktionsbezirken Köln und Elberfeld bestehenden Ausnahmetarife auf den Braunkohlenverkehr im Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg,
5. Anträge aus dem Industriebezirk an der Sieg auf Frachtermässigungen für Kohlen, Coaks, Roheisen und Eisenfabrikate etc.,
6. Antrag auf Frachtermässigung für Weisskohl im Verkehr von Salzwedel nach Magdeburg,
7. Mittheilung über die seit dem 21. November 1884 erfolgte Genehmigung von Ausnahmetarifen, sowie über inzwischen eingeführte Aenderungen des Betriebsreglements,
8. Uebersicht über die finanziellen und wirthschaftlichen Wirkungen der Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten in den Normaltransport- und Expeditionsgebühren.

II. Anträge von Mitgliedern des Landes-Eisenbahnraths:

9. Ausnahmetarif für Schlacken, welche als Wegebaumaterial benutzt werden sollen,
10. Ausnahmetarif für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz und Mühlenfabrikate sowie für Kartoffeln von den östlichen Provinzen nach Westdeutschland und dem Königreich bezw. der Provinz Sachsen.

Oberlausitzer Bahn.

Die Dividende für die Stammprioritätsaktien ist definitiv auf 2 pCt. festgesetzt worden und gelangt vom 1. Juli ab zur Auszahlung. Es ist dies die erste Dividende, welche aus dem Betriebe gezahlt wird.

Werrabahn.

Generalversammlung.

Die auf den 25. Juni einberufene ordentliche Generalversammlung hat sich ausser mit den regelmässig wiederholenden Gegenständen und Statutenänderungen auch mit dem Antrage auf Ueberweisung der Bestände des Reserve- und des Versicherungsfonds an den dem neuen Statut entsprechenden Reservefonds und Erneuerungsfonds zu beschäftigen.

Neue Haltestellen.

Am 1. Juni d. J. ist an der Werra-Eisenbahn die zwischen den Stationen Meiningen und Grimmenthal bei dem Dorfe Untermassfeld errichtete Haltestelle für den Personenverkehr eröffnet werden.

Am 1. Juni d. J. ist im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die Station Bommern für die Abfertigung von Personen, Reisegepäck, Leichen und Hunden geschlossen und die zwischen der Station Bommern und der Haltestelle Wengern gelegene Haltestelle Bommern für den Personenverkehr eröffnet worden.

Am 1. Juni d. J. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die zwischen den Stationen Barmen (Ober-) und Schee gelegene Haltestelle Bracken für den Personenverkehr eröffnet worden.

An demselben Tage wurde im Bereich der Grossherzoglich Oldenburgischen Staatseisenbahnen zwischen den Stationen Radbergen und Bersenbrück der Bahnstrecke Oldenburg-Osnabrück ein lediglich dem Personenverkehr dienender Haltepunkt Langen eröffnet.

Am 6. Juni d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion (rechtsrheinische) zu Köln zwischen den Stationen Kirchweyhe und Hemelingen die Personenhaltestelle Dreye für den Verkehr eröffnet.

Castel-Mainz.

Am 30. v. M., dem Tage der Eröffnung der neuen festen Rheinbrücke bei Mainz, ist der Betrieb der Trajektanstalt Castel-Mainz eingestellt worden.

Eutin-Lübeck.

In der Sitzung des Provinzialraths für das Fürstenthum Lübeck (am 27. Mai) wurde mit 10 gegen 5 Stimmen der Antrag der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft, betreffend den Bau und Betrieb einer Zweigbahn vom Bahnhofe Gleschendorf nach Ahrensboek genehmigt.

Gleichzeitig mit dieser Notiz wird uns mitgetheilt, dass die Nachricht, die Hamburg-Neustädter Eisenbahn habe ihre Aktienzeichnung der Regierung eingereicht, falsch ist.

Viehtransporte.

Die Bestimmungen über die Verladung und Beförderung von lebenden Thieren auf Eisenbahnen, insbesondere die Vorschriften über die Art der Verladung sollen nach einer dem Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten gewordenen Mittheilung nicht überall mit der erforderlichen Sorgfalt beachtet werden. Der Herr Minister hat daraus Veranlassung genommen, diese Bestimmungen, deren strenge Erfüllung den nachgeordneten Dienststellen wiederholt zur Pflicht gemacht wird, in Erinnerung zu bringen und darauf hinzuweisen, dass, wenn auch die Ueberwachung der Viehtransporte in sanitätspolizeilicher Beziehung vornehmlich den Polizeibehörden obliegt, es doch Sache der Eisenbahnverwaltungen ist, hierbei die Polizeibehörden kräftig zu unterstützen und das Einschreiten derselben herbeizuführen, falls gegen die bestehenden Vorschriften seitens der Versender verstossen wird.

Aus Mecklenburg.

Mecklenburgische Südbahn.

Der Vorsitzende des Aufsichtsraths der Mecklenburgischen Südbahngesellschaft hat auf den 5. Juni cr. eine Generalversammlung der Aktionäre dieser Gesellschaft nach Waren (Station der Südbahn) einberufen. Es sollen ausser dem Geschäftsbericht des Vorstandes folgende Angelegenheiten zur Verhandlung kommen: Aenderung der Statuten; Wahl von drei Mitgliedern des Aufsichtsraths und Genehmigung der Wahl des Vorstandes und der für denselben entworfenen Anstellungsbedingungen, soweit solche Genehmigung nach Artikel 231 des H.-G.-B. erforderlich ist.

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Die für die Herstellung des Hafenbassins in Warnemünde erforderlichen Arbeiten werden eifrig gefördert. Zur Zeit sind sechs Dampframmen in Thätigkeit, welche den für die Fundirung der Quaimauern projektirten Pfahlrost herstellen. Von den 1 500 Pfählen, die im ganzen eingerammt werden sollen, sind bis jetzt ca. 400 Pfähle eingeschlagen. Zur Zeit ist man mit der Herrichtung von Gleisen beschäftigt, was bei der moorigen Beschaffenheit des Bodens mit nicht geringen Schwierigkeiten verknüpft ist, da Moorgräben ausgehoben und Aufschüttungen von Sand zunächst vorgenommen werden müssen, ehe der Oberbau gelegt werden kann. Auf diesen Gleisen werden Arbeitszüge und ein für die Ausschachtungsarbeiten zur Verwendung kommen sollender Dampfbagger, der nach den neuesten Prinzipien konstruirt ist, fortbewegt werden. Letzterer ist ähnlich wie ein schwimmender Dampfbagger konstruirt, nur mit dem Unterschiede, dass die geförderten Bodenmassen in Lowrys eines seitlich bereit stehenden Arbeitszuges ausgeleert werden. Die Leistungsfähigkeit dieses Baggers ist auf 2 000 cbm Bodenaushub in vierundzwanzigstündiger Arbeitszeit veranschlagt.

Der Boden des ganzen Bassins wird im Trockenen ausgehoben und das sich ansammelnde Sickerwasser durch zwei Maschinen mit Kreiselpumpen ausgeschöpft. Zum Schutz gegen etwa eintretendes gewöhnliches Hochwasser ist provisorisch ein Damm aus Rasen und Boden um das ganze Bassin herum aufgeführt.

Am 16. Mai hat man auch schon auf dem in der Nähe von Rostock (Station 560 und 570 der Wismar-Rostocker Eisenbahn) anzulegenden Bahnhofe die Fundamente für das Stationsgebäude auszugraben begonnen und mit den Maurerarbeiten des Souterrains den Anfang gemacht. Dasselbe kommt zwischen der Stadt und dem Schienengleise der Wismar-Rostocker Eisenbahn bei vorher bezeichneten Stationen zu liegen. Um die Anfuhr von Baumaterial für die Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn zu erleichtern, sind an eben dieser Stelle zwei Weichen von der Wismar-Rostocker Eisenbahn eingelegt und werden im Anschluss an diese Weichen Ladegleise weitergeführt werden.

Auch die Erdarbeiten in der Laager Gegend haben in der letzten Zeit einen raschen Fortgang genommen. Nachdem sämmtliche Differenzpunkte zwischen dem Magistrat und der Bauabtheilung, betreffend Verlegung des sogenannten Pudderbaches und der Recknitz, durch die Grossherzogliche Regierung zu Schwerin zu beiderseitiger Zufriedenheit beglichen sind, ist der Brückenbau bedeutend gefördert worden, sodass von den vier bei

Laage zu erbauenden Brücken nur noch die über die Recknitz der Vollendung harrt. Vollständig fertig ist die Strecke vom Kavelstorfer Bahnhof bis nach Niex, sodann vom Laager Bahnhof nach dem Platzer Bahnhof.

Mecklenburgische Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Einnahmen des Personen- und Gepäckverkehrs zeigen im Berichtsjahre eine Verminderung, während diejenigen des Güterverkehrs und die Gesammteinnahme eine Steigerung erfahren haben. Im Personenverkehre wurden 1 260 144 Reisende (gegen 1 233 271 im Vorjahre) befördert, die Gesammteinnahme aus diesem Verkehr belief sich auf 2 162 206 *M.* (gegen 2 181 456 Mark) also — 19 250 *M.*, im Gepäckverkehr wurden 6 013 t befördert und hierfür 53 625 *M.* oder pro Tonne 8,92 *M.* vereinnahmt; gegen das Vorjahr ergibt sich ein Mindertransport von 128,5 t und eine Mindereinnahme von 3 221 *M.* Die Totalsumme des im Güterverkehr beförderten Gewichts belief sich auf 643 518 Tonnen und es wurden 4 449 805 tkm gefahren, jede Tonne legte durchschnittlich 69,15 km zurück; im Vorjahre wurden 53 485 t weniger befördert und 2 006 921 tkm weniger gefahren. Die Einnahme aus der Güterbeförderung belief sich auf 2 689 927 *M.* (gegen 2 581 764 *M.*) also + 108 163 *M.* Im Viehverkehr wurden 227 809 Stück Vieh befördert und hierfür 248 983 *M.* vereinnahmt, gegen das Vorjahr ergab sich ein Mehrtransport von 23 853 Stück und eine Mehreinnahme von 27 401 *M.*

Die Summe der Betriebseinnahmen bezifferte sich auf 5 495 777 *M.* (gegen 5 360 815 *M.*) und betrug pro Kilometer aus dem Personenverkehr 6 197 *M.* (gegen 6 252 *M.*), aus dem Gepäckverkehr 154 *M.* (gegen 163 *M.*), aus dem Güterverkehr 7 709 *M.* (gegen 7 399 *M.*), aus dem Viehverkehr 714 *M.* (gegen 635 *M.*) und aus Nebeneinnahmen 977 *M.* (gegen 915 *M.*), in Summa pro Kilometer 15 751 *M.* (gegen 15 364 *M.*).

Die Ausgaben beliefen sich für die allgemeine Verwaltung auf 289 242 *M.* (gegen 284 343 *M.*), für die Bahnverwaltung auf 636 659 *M.* (gegen 628 316 *M.*) und für die Transportverwaltung auf 1 621 582 *M.* (gegen 1 496 109 *M.*), in Summa auf 2 547 484 *M.* (gegen 2 408 768 *M.*) oder pro Kilometer Bahnlänge auf 7 301 *M.* (gegen 6 903 *M.*), mithin pro Kilometer Bahnlänge + 398 *M.* Die Betriebskosten erforderten 46,35 pCt. (gegen 44,93 pCt.) der Gesammteinnahme, hiervon entfallen: auf die allgemeine Verwaltung 5,26 pCt. (gegen 5,30 pCt.), auf die Bahnverwaltung 11,58 pCt. (gegen 11,72 pCt.) und auf die Transportverwaltung 29,51 pCt. (gegen 27,91 pCt.).

Der Ueberschuss bezifferte sich auf 2 948 293 *M.*, wozu noch ein Vortrag aus dem Vorjahre von 310 000 *M.* tritt, so dass sich die Gesammtsumme des Ueberschusses auf 3 258 293 *M.* belief.

Hiervon ist die vertragsmässig an die Grossherzoglich Mecklenburg-Schwerinsche Regierung zu leistende Annuität mit 960 000 *M.*, die Eisenbahnsteuer mit 37 467 *M.*, der regulativmässig pro 1884 an den Erneuerungsfonds zu gewährende Zuschuss mit 370 000 *M.* und ausserdem eine Extrarücklage in denselben mit 206 947 *M.*, eine als Rücklage in den Reservefonds abzuführende Quote mit 52 764 *M.*, an Tantième 52 114 *M.* zu zahlen. An Dividende auf das Aktienkapital von 13 500 000 *M.* werden 9,4 pCt. oder 47 *M.* pro Aktie (auf 27 000 Aktien) 1 269 000 *M.* gezahlt und der Rest mit 310 000 *M.* auf neue Rechnung vorgetragen.

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die normalspurige, 78,78 km lange Sekundärbahn von Kiel über Eckernförde nach Flensburg hat im Berichtsjahre befriedigende Resultate erzielt. In Süderbrarup erfolgte der Anschluss der Eisenbahn Schleswig-Süderbrarup, deren Verkehr jedoch ohne Einfluss auf die Entwickelung des eigenen Verkehrs der Bahn blieb; die Projekte der schmalspurigen Zweigbahnen Süderbrarup-Kappeln und Sörup-Steinkirche befanden sich noch in der Schwebe. Der Personen- und Güterverkehr der Bahn entwickelt sich stetig, so dass auf eine Vermehrung der zur Zeit aus 6 Lokomotiven, 12 Personenwagen, 2 Gepäck- und Postwagen und 60 Güterwagen bestehenden Betriebsmittel Bedacht genommen werden musste.

Gefahren wurden im ganzen 3 374 Züge und 210 533 km zurückgelegt, von den Lokomotiven wurden 224 415 km — davon 211 227 Nutzkm — zurückgelegt, d. i. durchschnittlich pro Lokomotive 37 403 km, von den Wagen (eigenen und fremden) sind 1 207 888 Wagenkm oder 2 415 776 Achskm geleistet worden und es belief sich die Zugstärke durchschnittlich auf 11,5 Achsen.

Die Einnahmen betrugen im ganzen 466 972 *M.*, pro Bahnkilometer 5 926 *M.* und pro Zugkilometer 2,22 *M.*, die Betriebsausgaben 221 057 *M.*, pro Bahnkilometer 2 805 *M.* und pro Zugkilometer 1,05 *M.* und daher der Ueberschuss 245 915 *M.*, pro Bahnkilometer 3 121 *M.* und pro Zugkilometer 1,17 *M.*

Es wurden im ganzen 304 634 Personen befördert und dafür 283 804 *M.* vereinnahmt, 7 358 976 Personenkm wurden gefahren und es hat jede Person durchschnittlich 24,16 km durchfahren und 0,93 *M.* eingebracht, jeder Personenkilometer erbrachte 3,86 ₰. Die Erträgnisse des Güter- und Viehverkehrs beliefen sich auf 157 971 *M.*, befördert wurden 41 601 t und 1 417 958 tkm geleistet, jede Tonne erbrachte 3,55 *M.* und wurde 34,08 km befördert, pro Tonnenkilometer wurden 0,10 *M.* vereinnahmt; dem Personenverkehr entstammten 62 pCt. und dem Güterverkehr 34 pCt. der Gesammteinnahmen. Ferner wurden vereinnahmt an Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen 1 500 *M.*, für Ueberlassung von Betriebsmitteln 2 715 *M.*, Erträge aus Veräusserungen und diversen Einnahmen 14 547 *M.*

Die Ausgaben setzen sich zusammen aus: Besoldungen 77 422 *M.*, anderen persönlichen Ausgaben 27 239 *M.*, allgemeinen Kosten 22 637 *M.*, Kosten für Unterhaltung und Erneuerung 23 445 *M.*, Kosten des Bahntransports 31 337 *M.*, Kosten diverser Erneuerungen 1 003 *M.*, Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen 32 718 *M.* und fremder Betriebsmittel 5 255 *M.* Die Kosten des Bahnbetriebes stellen sich demnach auf 47 pCt. der Roheinnahme gegen 59 pCt. im Vorjahre. Die bedeutend höheren Kosten des Vorjahres haben ihren Grund in einer unter den Betriebsausgaben gebuchten Zinsenausgabe für angeliehene Kapitalien vor Emittirung der Prioritätsanleihe. Bringt man diesen Betrag, welcher sich auf 13 979 *M.* beläuft, in Abzug, so betragen die Kosten des Bahnbetriebes nur 55 pCt. der Bruttoeinnahme.

An Vortrag aus der Rechnung des Vorjahres kommen noch zu dem Ueberschuss 7 032 *M.*, so dass sich die Gesammtsumme desselben auf 252 947 *M.* beläuft. Hiervon sind dem Erneuerungsfonds 45 771 *M.*, dem Reservefonds 5 000 *M.* überwiesen, ferner sind an 4 pCt. Zinsen für das begebene Prioritäts-Obligationenkapital von 800 000 *M.* 22 880 *M.* und an 4 pCt. Zinsen für das Prioritäts-Stamm-Aktienkapital von 2 099 000 *M.* 83 960 *M.* und zur Eisenbahnsteuer 4 308 *M.* verwandt. Von dem noch verbleibenden Ueberschuss von 91 027 *M.* sind 4 pCt. Dividende für das 2 101 000 *M.* betragende Stamm-Aktienkapital gezahlt und die verbleibenden 6 987 *M.* dem Extra-Reservefonds zur Ergänzung der Bahnanlagen und des Betriebsmaterials überwiesen worden.

Die Bestände des Erneuerungs-, Reserve- und Extrareserve-Fonds betrugen am 1. April 1884 102 696 *M.*, 10 834 *M.* und 9 035 *M.*

Niederländische Korrespondenz.

Niederländisch-Westfälische Eisenbahngesellschaft.

Dem Geschäftsbericht dieser Gesellschaft pro 1884 ist folgendes zu entnehmen: Das Baukapital belief sich am Schlusse des Jahres auf 6 138 159 fl. Die Betriebsergebnisse waren folgende:

a) Auf der 43,556 km langen Strecke Zutfen-Winterswyk: Personenverkehr 112 745 fl. (Einnahmen 55 083 fl.), Gepäck 189 810 kg (1 614 fl.), Expressgüter 680 665 kg (5 915 fl.), Eilgüter 727 020 kg (2 085 fl.), Frachtgüter 684 250 690 kg (296 312 fl.), Pferde und Vieh 4 047 Stück und 53 Equipagen (2 597 fl.), Extraordinarien 5 041 fl., Summa 368 647 fl. oder 846 328 fl. pro Kilometer.

b) Auf den 75 km langen Strecken Winterswyk-Bismarck und Winterswyk-Bocholt: aus dem Personen- und Gepäckverkehr 115 861 *M.*, Güter- und Viehverkehr 598 878 *M.*, Extraordinarien 8 194 *M.*, Summa 722 933 *M.* oder 9 639 *M.* pro Kilometer.

Der Gewinnsaldo beziffert sich auf 141 532 fl. und wurde wie folgt vertheilt: An die Aktionäre 6 pCt. Dividende = 126 000 fl., 10 pCt. oder 2 625 fl. für den Reservefonds, eine gleiche Summe für die Kommissäre; Patentsteuer für die gezahlte Dividende 3 226 fl., Summa 134 476 fl. Der Rest zum Belaufe von 7 051 fl. wurde als Reserve auf neue Rechnung gestellt.

Der Bestand des Reservefonds betrug am Ende des Jahres 11 907 fl.

Haarlem-Zandvoort-Lokalbahn.

Von dem Gesellschaftskapital in Höhe von 600 000 fl. war am Ende des Jahres 1884 für den Bau der Bahn eine Summe von 597 595 fl. verwendet. Die Betriebsresultate waren in 1884 nicht befriedigend. Es wurden 39 013 Personen mehr befördert als in 1883 mit einer Mehreinnahme von 6 084 fl., aus dem Güterverkehr wurden dagegen 1 950 fl. weniger vereinnahmt.

Im ganzen wurden befördert 274 988 Personen und 2 731 427 kg Güter. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 66 153 fl., aus dem Güterverkehr 6 026 fl., überhaupt 78 435 fl. Verausgabt wurden: Allgemeiner Dienst 15 675 fl., Bahnunterhaltung 6 841 fl., Bahnbewachung 567 fl., Unterhaltung der Betriebsmittel 6 651 fl., Maschinendienst 10 655 fl., Fahrdienst 23 558 fl., zusammen 63 948 fl. = 1 180 fl. mehr als in 1883. Es ergibt sich also ein Reingewinn von 14 487 fl. = 2½ pCt. des Aktienkapitals. Nach Abzug einer Rücklage von 5 000 fl. in den Erneuerungsfonds konnte an die Aktionäre eine Dividende von 1½ oder 15 fl. pro Aktie gewährt werden.

Von den 4 Lokomotiven wurden 57 315 km zurückgelegt. Im ganzen waren in 1884 6 849 Züge gefahren oder durchschnittlich 18,764 pro Tag. Der Steinkohlenverbrauch war 443 110 kg = 7,431 kg pro Lokomotivkilometer.

Ost-Dampftrambahn.

Ausser den 372 Aktien, welche laut der Bilanz vom 31. Dezember 1884 emittirt waren, waren am genannten Tage noch 159 Aktien ausgegeben, von denen die Zahlung nach Vollendung der jetzt bereits für den Verkehr eröffneten Strecken Oosterbeek-Wageningen und Doorn-Wyk by Duurstede erfolgen sollte.

Von der Obligationsanleihe waren am Ende 1884 104 Obligationen von 1 000 fl. emittirt für den Kours von 99½ pCt.

Vorhanden waren 7 Lokomotiven, 8 Personen- und 10 Güterwagen.

Die Betriebslänge betrug 25,5 km und zwar Zeist-Driebergen 2,5 km, Driebergen-Amerongen 16 km, Amerongen-Elst 2,5 km und Arnhem-Oosterbeek 4,5 km. Die Strecke Zeist-Driebergen ist seit 1. Mai 1884 an die Stichtsche Trambahngesellschaft (Utrecht-Zeist) verpachtet.

Vereinnahmt wurden 53 146 fl. aus dem Personen- und 889 fl. aus dem Güterverkehr.

Stichtsche Trambahn.

Für diese Linie (Utrecht-Zeist) waren die Betriebsresultate pro 1884 befriedigend. Befördert wurden 286 961 Personen für 65 722 fl. An Extraordinarien wurden 2 098 fl. vereinnahmt. Im laufenden Jahre wird sich der Güterverkehr bedeutend entwickeln.

Auf der von der Ost-Dampftrambahn-Gesellschaft gepachteten Linie Zeist-Driebergen wurden während des Zeitraums vom 1. Mai bis 31. Dezember 40 645 Personen befördert für 4 471 fl.

Die Gesammteinnahmen betrugen 71 155 fl. und die Ausgaben 49 263 fl., mithin Reingewinn 21 892 fl. Nach Abzug einer Summe von 9 571 fl. für Abschreibungen wird den Aktionären eine Dividende von 5 pCt. ausgezahlt.

Die mit 5 pCt. verzinsliche Obligationsanleihe ist von 75 000 fl. jetzt bis auf 60 500 fl. reduzirt worden.

Vorhanden sind 12 Personenwagen und 45 Pferde.

Dampftrambahn Herzogenbusch-Helmond.

Die Betriebsresultate dieser Bahn waren im Jahre 1884 wenig befriedigend. Nach Abzug einer Summe von 26 319 fl. für Zinsen schliesst das Gewinn- und Verlustkonto mit einem Verlustsaldo von 7 567 fl.

Der Betrieb der Dampftrambahnen Herzogenbusch-Helmond und Herzogenbusch-Vucht ergab einen Reingewinn von 17 755 fl. resp. 3 909 fl., während die Ergebnisse der Pferdebahn in Herzogenbusch einen Verlust von 4 010 fl. ausweisen.

Ginnekensche Trambahn.

(Breda-Ginneken.)

Diese Linie wurde am 24. März 1884 für den Verkehr eröffnet und war also nur während 284 Tagen in Betrieb. Während dieses Zeitraums wurden 203 244 Personen befördert oder durchschnittlich pro Tag 715. Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 19 479 fl. und überhaupt 19 760 fl. = 65,57 fl. pro Tag. Verausgabt wurden 15 291 fl., bleibt also Reingewinn 4 469 fl., welcher wie folgt vertheilt wurde: 15 pCt. zur Bildung eines Reservefonds = 670 fl., 5²/₃ pCt. Dividende = 3 672 fl., Tantième 117 fl.

Projektirte Dampftrambahnen.

Seitens der Gemeinderäthe von Mydrecht und Wilnis ist jetzt die Konzession für den Bau der Linie Uithoorn-Nieuwersluis ertheilt.

Der Gemeinderath von Uithuizen hat sich an der projektirten Linie Roode School-Sauwert mit einer Summe von 17 500 fl. betheiligt.

Für den Bau der Dampftrambahn-Linie Bolsward-Workum ist dem Herrn Snellen in Bolsward die Konzession ertheilt worden.

Aus Italien.

Betriebsgesellschaft der Italienischen Mittelmeerbahnen in Mailand.

Man schreibt der „Frankf. Ztg." aus Genua: In einer dieser Tage stattgehabten Sitzung wurde der Verwaltungsrath obiger Gesellschaft definitiv gebildet; trotz aller darüber verbreiteten Zeitungsnachrichten hatte derselbe bis jetzt offiziell nicht bestanden. Die Mitglieder desselben sind: Kommandatore Senator Allieri, Aloisi Bondi, Alessandro Spado, Carallini, Petroni (sämmtlich in Rom), Baron Podesta (Bürgermeister der Stadt Genua), Adolf Bingen (Chef des Bankhauses Gebr. B.), Advokat Falcone (sämmtlich in Genua), Graf Bellinzaghi, Achille Milo, Maraini (sämmtlich in Mailand), Kommandatore Arlotta (Neapel), Kommandatore Malvano, Kommandatore Antonio Pariani, Cavaliere Fontana, Ingenieur Marsaglia (sämmtlich in Turin), Meyer (Florenz), Matteo Maurogordato (Livorno) und Marquis Giovanni Bianca (Bari). Zu Revisoren wurden ernannt: Rara, Direktor der Filiale der Banca Generale in Mailand, Bignone (Rom) und Baron Albert von Oppenheim (Köln). Zwei Revisoren und zwei Ersatzmänner bleiben noch zu ernennen. Das Komitee hat die Einzahlung von ³/₁₀ des Aktienkapitals verfügt, welche in der Zeit vom 2. bis 5. Juli zu leisten ist. Am 8. Juli wird der notarielle Konstituirungsakt der Gesellschaft ausgefertigt.

Italienische Südbahn (Chemins de fer Méridionaux).

Die am 28. v. M. stattgehabte Generalversammlung hat die Anträge der Verwaltung genehmigt, sowohl bezüglich der Vertheilung einer Dividende von 32½ Frcs., als auch die Vorlagen wegen Pachtung des Betriebes der Adriatischen Staatsbahnen.

Projekt einer neuen Drahtseilbahn auf den Pilatus.

Die Herren Locher & Co. und Eduard Guyer in Zürich haben dem Schweizer Bundesrath ein Projekt für eine Drahtseilbahn von Alpnach am Vierwaldstättersee auf den Pilatus vorgelegt und die Baukonzession nachgesucht.

Der höchste Punkt des Pilatus, das Tömlishorn liegt 2 133 m über Meer, während der Rigikulm 1 800 m, der Spiegel des Vierwaldstätter Sees 425 m über Meer liegt. Die Bahn soll nach einem ganz neuen bisher nicht ausgeführten System mit einer mittleren Steigung von 21 pCt. hergestellt werden. Bekanntlich hat auch Linie von Vitznau auf den Rigi 20 bis 25 pCt. Steigung. Die Auffahrt auf den Pilatus soll mit Einschluss eines Aufenhaltes von 10 Minuten in Emsigen 72 Minuten dauern. Die Kosten sind auf 1 600 000 ℳ veranschlagt. R. B.

Aus London.

Von der Ausstellung der Erfindungen.

(Fortsetzung aus No. 41.)

Boulton's Apparat zur Kreosotimprägnirung.

Wie bekannt muss Holz zum Zwecke der Imprägnirung nach der bisherigen Annahme vollständig lufttrocken sein, so dass grosse Mengen von Schwellen zum Austrocknen lange Zeit der Luft ausgesetzt werden müssen. Dies verursacht viel Unbequemlichkeit und Zinsverlust an dem im Holze steckenden Kapital und an der der Benutzung entzogenen Grundfläche. Man hat daher das künstliche Trocknen auf verschiedene Weise versucht mit gesättigtem und überhitztem Dampf, mit heisser Luft und Trockenöfen, aber alle diese Methoden sind bald wieder verlassen werden; denn wenn man Holz einer hinreichenden trockenen Hitze zur Verdampfung des Wassers aussetzt, so leidet es immer und derartiges Holz wird nach dem Kreosotiren brüchig. Die Wirkung der Luftpumpe unterstützt bei dem gewöhnlichen Prozess das Eindringen, aber sie reicht zur Beseitigung des Wassers nicht hin. Boulton hat daher den gewöhnlichen Prozess in der Weise abgeändert, dass er das feuchte Holz in den Kreosotirungscylinder bringt, luftdicht abschliesst und heisses Kreosot von 37° bis 49° Celsius einführt und nun die Luftpumpe in Bewegung setzt. Damit die Flüssigkeit nicht in die Luftpumpe gelangen kann, wirkt die Luftpumpe in einem aufgesetzten Dome. Der Siedepunkt des Kroesot liegt bei gewöhnlichem Luftdruck bei 141° bis 280° Celsius, aber diese Siedepunkte gehen in luftverdünntem Raume natürlich herunter und da das im Holz enthaltene Wasser gleichfalls bei niedrigerer Temperatur als gewöhnlich siedet, so gibt das Kreosot die nöthige Verdampfungswärme an das Wasser ab und tritt direkt an dessen Stelle. Man setzt das Auspumpen bis zur völligen Beseitigung des Wassers fort und wendet dann wie gewöhnlich die Druckpumpe an; der gebildete Dampf wird kondensirt und man hat an seiner Menge und seiner Zunahme eine Kontrolle für die Entfernung des Wassers aus dem Holz. Boulton gibt an, dass er bei sehr nassen Schwellen 227 l Wasser aus 2,9 cbm Holz d. h. $^1/_{13}$ des Volumens erhalten und durch ein gleiches Volumen Kreosot ohne Anwendung der Druckpumpe ersetzt habe. R. B.

Schweizerische Nordostbahn.

Die Direktion kündigt die 4½ pCt. Anleihen der Gesellschaft von 1863 und 1865 im Betrage von 8 Millionen Francs zur Rückzahlung pro 30. November 1885 und behält die Offerte für die Konversion beider Anleihen einer späteren Publikation vor.

Aus Russland.

Putilowbahn.

Die neueste Gesetzsammlung enthält einen vom Kaiser sanktionirten Beschluss des Ministerkomitees, wonach die durch den Fiskus anzukaufende Putilow-Bahn, Verbindungsbahn mit dem Seekanal, ebenso wie die durch den Fiskus erbaute Gutujew-Zweiglinie der Grossen Russischen Eisenbahngesellschaft auf ein Jahr zur Benutzung übergeben wird.

Das Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau in Budapest.

Der Rechenschaftsbericht des im März v. J. ins Leben gerufenen Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreaus in Budapest ist für das erste Verwaltungsjahr, welches eine zehnmonatliche Periode umfasst, erschienen, und wollen wir vorweg konstatiren, dass die so lange angezweifelte Existenzberechtigung einer zweiten Abrechnungsstelle für den Oesterreichisch-Ungarischen Verkehr nunmehr ausser Zweifel steht.

So wie der Dualismus unserer Monarchie von so mancher Seite mit schelen Augen angesehen wurde, und jeder einzelne Ring, der sich von der Centralisirungsstelle loslöste, immer als Nachtheil für das Ganze galt, so hat es auch hier Fachgenossen gegeben, die in dieser Zweitheilung alles Unheil suchten.

Nun ist auch in dieser Frage das Problem der dualistischen Form gelöst, und wie sich in der grossen Politik der beiden Staaten ein gewisser Kitt für die Zusammengehörigkeit fand, wurde auch hier eine Gemeinsamkeit angestrebt und erreicht, indem die in Wien bestehende Central-Saldirungsstelle als gemeinsames Organ deklarirt wurde, mithin die allmonatlichen, von den beiden Abrechnungsbüreaus in Wien und Budapest aufgegebenen Saldi gleichzeitig zum Ausgleich gebracht werden.

Das Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau in Budapest rechnet überdies die Verkehre mit der Donau-Dampfschifffahrts-Gesellschaft und mit den Königlich Serbischen Staatsbahnen ab, und scheint der Plan zu sein, überhaupt den Orientalischen Verkehr s. Z. dem Büreau zur Behandlung zuzuweisen.

Auf die Details des Berichtes übergehend, erwähnen wir, dass derselbe ein erschöpfendes Bild einer bedeutenden Leistung gibt, die um so höher anzuschlagen ist, als die Organisirungsarbeiten nicht geringe Schwierigkeiten bereiteten. Die im Eisenbahn-Central-Abrechnungsbüreau in Budapest im Jahre 1884 vorgenommenen Revisions- und Abrechnungsarbeiten erstrecken sich — die verschiedenen Routen mit einbezogen — auf zusammen 2 423 Verkehre, welche auf Basis von mit 47 Nachträgen komplizirten 85 Tarifen für den direkten Verkehr und von mit 62 Nachträgen ausgerüsteten 42 Tarifen für den Lokalverkehr vorgenommen wurden. Zu den vorstehenden Tarifen waren 56 Antheilstabellen vorhanden, auf Grund deren die Abrechnung definitiv erfolgte, während zu 29 Tarifen in Ermangelung von Antheilstabellen die Abrechnung pro rata der Kilometeranzahl provisorisch vorgenommen werden musste. Der Revision wurden unterzogen 204 460 Fahrkartenpositionen, 36 670 Militärtransportpositionen, 227 533 Gepäckscheine, 156 781 Eilgutkarten und 1 053 204 Frachtkarten, weiter 16 581 Fahrkartenrechnungen, 12 480 Militärtransportrechnungen, 26 677 Reisegepäckrechnungen, 75 222 Eilgutrechnungen und 225 862 Frachtenrechnungen. Die Gesammtrechnung beträgt 48 048 676 fl. Oe. W., 77 314 fl. in Gold, 264 030 in Francs, 348 692 in Mark und 337 in Rubel, welche Beträge in 3 765 Kontokorrentposten zur Durchführung gelangten. Die nach den für sämmtliche betheiligte Bahnen gleichmässig bewirkten Arbeiten erwachsenen Kosten, welche im Sinne der Statuten in der Weise repartirt werden, dass 50 pCt. derselben nach Verhältniss der abgerechneten Einnahmeantheile und 50 pCt. nach der Anzahl der behandelten Expeditionen in Anrechnung gebracht werden, beziffern sich für den in das Jahr 1884 fallenden zehnmonatlichen Zeitabschnitt mit 98 696,12 fl.; dagegen hat das Büreau an Vergütung für spezielle Nebenarbeiten, sowie für Gehaltsdifferenzen 2 635,35 fl. hereingebracht, nach deren Abzug sich der auf die betheiligten Verwaltungen repartirte Kostenrestbetrag mit 96 060,89 fl. beziffert. Die Gesammkosten des Büreaus bilden somit 0,497 pCt. der Gesammteinnahmen und stellen sich die Kosten für eine Revisionspost auf 5,72 kr., für eine Expedition auf 3,32 kr. Der gesammte Personalstand beträgt, Diurnisten und Diener mit eingerechnet, 98. Den Ueberwachungsausschuss bilden auf die Dauer von drei Jahren: die Ungarischen Staatsbahnen, die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn, die Südbahn, die Ungarische Nordostbahn und die Ungarische Westbahn.

Amerikanische Korrespondenz.

Wetterbeobachtungen auf einer Bahn.

Ein neues System der Wetterbeobachtungen ist Mitte April cr. auf der Newyork, Pennsylvania und Ohio Eisenbahn ins Leben getreten. Beobachtungen über die Art des Wetters und die Temperatur müssen Morgens 7.30, Mittags, Nachmittags 4 und Mitternachts auf 16 der Hauptstationen der Bahn gemacht und sofort an John B. Shaw, Telegraphen-Oberverwalter in Jamestown gemeldet werden. Die Beobachtungsresultate werden an einer leicht sichtbaren Stelle an jeder der gedachten Stationen in der Absicht ausgehängt, dadurch dem Personal zu nützen. Der Bahnmeister kann sich mit seinen Arbeiten nach dem zu erwartenden Wetter (den Schluss von dem beobachteten auf das folgende Wetter muss er sich also selbst ziehen. Der Refer.) richten und die Züge können ebenfalls leichter gemacht werden, wenn z. B. starker Schneefall zu erwarten ist. Die Gesellschaft wird auch in Fällen der Entschädigungsforderung wegen Beschädigung von Durchgangsgütern durch Regen nach jenen Berichten genau ermitteln können, wie das Wetter zur Zeit des Aufenthalts der betr. Wagen auf der Bahn gewesen ist und wird sich danach mit ihren Erklärungen richten.

Beraubung eines Zuges.

Nach einer Depesche aus Dallas, Texas, vom 19. April cr., fand in der Nacht vom 18. zum 19. April auf der Texas und Pacific Eisenbahn auf einer Holzstation, einige Meilen westlich von Mineola, ein frecher Raubanfall statt. Ein Kaufmann aus Dallas hatte nebst einem Fremden in dem Dienstkoupee eines Güterzuges Platz genommen, um dadurch Dallas beinahe einen vollen Tag früher zu erreichen als bei Erwartung des gewöhnlichen Personenzuges. Als der ziemlich lange Güterzug behufs Einsetzung von Holzwagen hielt, das gesammte Personal zur Lokomotive vorgegangen war und die Passagiere sich im völligen Dunkel des dichten Waldes allein befanden, sprangen plötzlich drei mit Revolvern bewaffnete Neger in das Koupee, deren Anführer den Beiden zurief: „Hände in die Höhe; Euer Geld oder Euer Leben". Der Kaufmann wurde erleichtert um beinahe 100 D., eine goldene Uhr und Kette, sein Gefährte um 15 D. und seine Goldsachen. Dann flohen die Räuber in den Wald und hatten, bis das Personal zurückkehrte, einen Vorsprung von 15 Minuten.

Winterverkehr mit Florida.

Im Frühjahr sind die nordwärts gehenden Züge täglich überfüllt durch Leute, welche den Winter in Florida und New-Orleans zugebracht haben. In Jacksonville (Florida) befinden sich 15 der grössten Hotels, welche während des letzten Winters besucht wurden:

im Oktober	von	3 581	Personen
„ November	„	4 350	„
„ Dezember	„	6 873	„
„ Januar	„	9 154	„
„ Februar	„	12 114	„
	zusammen	36 072	Personen

d. h. von 50 pCt. mehr als 2 Jahre vorher.

Die Zahl der Wintergäste ist aber viel grösser, da, abgesehen von den vielen Tausend Passanten, in den zahlreichen Pensionen (boarding-houses) noch ebensoviel Personen als in den Hotels Unterkommen finden.

Zahlungsunfähigkeit.

Die Lake Erie und Western Eisenbahngesellschaft ist gegen Ende April cr., nach längerem Kampfe hiergegen, gerichtsseitig dem Receiver übergeben, da eine schwebende Schuld von 330 826 D. vorhanden war und es zur Zahlung der am 1. Mai cr. fälligen Zinsen einer ersten Priorität von 2⅓ Millionen Dollar an Geld fehlte. Diese Gesellschaft, deren Strecken eine Gesammtlänge von 386 Miles (621 km) haben, war vor circa 6 Jahren durch Zusammenlegen von 3 verschiedenen Gesellschaften mit den grössten Hoffnungen auf Erfolg gegründet, hat aber schon seit 3 Jahren nicht die vollen Zinsen ihrer Anleihen erzielt. Die ungünstigen Resultate haben ihre Ursache hauptsächlich in der örtlichen Lage der Strecken zwischen den Seen und dem Ohio-Fluss. Dieser Landstrich ist zwar ein fruchtbarer und stark bevölkerter, aber ein mit Eisenbahnen überfüllter, und der Güterverkehr muss grösstentheils zu den unrentablen Frachtsätzen des Durchgangsverkehrs ausgeführt werden, obwohl von letzterem die Bahn nur einen geringen Theil erhält.

Untersuchung auf Farbenblindheit.

Die Lokomotivführer und Feuerleute der Delaware und Hudson Kanal- und Eisenbahngesellschaft widersetzen sich aufs heftigste der Untersuchung auf Farbenblindheit und nachdem eine Anzahl bereits wegen des Widerstandes dagegen entlassen worden, drohen die sämmtlichen übrigen Leute zu striken, wenn mit der Untersuchung fortgefahren wird. Sie sträuben sich nicht gegen eine solche überhaupt, aber gegen die wissenschaftliche Methode mittelst der farbigen Holmgreen-Garne.

Eigenthümlicher Rechtsfall wegen Haftung für Gepäck.

Der Appell-Gerichtshof von Newyork hat jetzt in einem bereits 18 Jahre schwebenden Prozesse Entscheidung getroffen, welcher schon viermal vor dem Obersten Gerichtshof (Supreme Court) und dreimal vor dem Appell-Gerichtshof verhandelt ist. Der Gegenstand ist folgender.

Am 11. März 1862 wollte Kläger Mc Cornick mit seiner Familie auf der Pennsylvania Bahn von Philadelphia nach Chicago fahren. Bei Aufgabe seines Gepäcks verweigerte der Baggagemaster dasselbe zu expediren (Checks darüber zu geben), weil dasselbe das zulässige Gewicht übersteige. Mc Cornick weigerte sich, die verlangte Gepäcküberfracht zu zahlen und verlangte Rückgabe seines Gepäcks. Diese wurde verweigert, da ohne die fahrplanmässige Abfahrtszeit zu versäumen, dasselbe nicht mehr ausgeladen werden konnte.

Das Gepäck ging nach Chicago und Mc Cornick blieb in Philadelphia. Am folgenden Tage verlangte und erhielt er vom Präsidenten der Bahn einen Befehl, dass ihm dasselbe in Pitts-

burgh ausgeliefert werden solle. Aber bei seiner Ankunft dortselbst erfuhr er die erfolgte Weiterbeförderung nach Chicago. Inzwischen waren auf dieser Station die Empfangsgebäude vom Blitz getroffen und, nebst den Koffern des Klägers, verbrannt. Letztere enthielten kostbare Kleidungsstücke und Diamanten der Frau Mc Cornick. Die Philadelphia Eisenbahngesellschaft wurde daher im Jahre 1867 beim Obersten Gerichtshof auf Erstattung des Werths verklagt. Kläger stützte seinen Anspruch darauf, dass die Gesellschaft sein Gepäck unrechtmässigerweise zurückgehalten habe und daher für den vollen Werth verantwortlich sei. Beklagte verlangte Abweisung, weil durch Annahme des Befehls zur Auslieferung des Gepäcks in Pittsburgh der Kläger die Kontrolle über sein Eigenthum zurückerhalten habe und jedenfalls die Gesellschaft dem Kläger nicht haftpflichtig sei für den Werth von seiner Frau Juwelen, welche nach dem Gesetze von Illinois ihm nicht persönlich gehörten.

Bei der jetzigen Entscheidung, an welcher sämmtliche Richter des Appellhofs theilgenommen haben, ist als festgestellt erachtet, dass ursprünglich eine unrechtmässige Zurückhaltung des Gepäcks und eine Beförderung über den vereinbarten Auslieferungsort hinaus durch Nachlässigkeit oder absichtliches Uebelwollen der Bahnbeamten stattgefunden habe und hierdurch auch die Anstrengung des Klägers, sein Eigenthum zurückzuerhalten, vergeblich geblieben sei. Das Recht des Ehemanns, seiner Frau Eigenthum zu vertreten, sei durch das allgemeine Gesetz (common law) begründet.

Der Appell-Gerichtshof verurtheilte daher die Eisenbahngesellschaft zum Ersatz des, als nachgewiesen erachteten, Werths nebst Zinsen im Gesammtbetrage von etwa 18 000 D. = circa 84 000 *M.* (Die Gerichtskosten des 18 jährigen Prozesses sind leider nicht angegeben. D. Ref.)

(Nach d. „Railr. Gaz.“) H.

Strafrecht.

v. O. **Begriff des „Transports“ im Sinne des § 316 R.-Str.-G.-Bs. (Gefährdung des Eisenbahntransports.)** Auf einem Schienengleise im Bahnhofe zu P. stand ein zusammengekuppelter Zug von fünf Waggons, deren mittelster mit Kohlen beladen war. Um diesen vor den zur Unterbringung der Kohlen bestimmten Schuppen zu schaffen, liess der Angeklagte, Handlungsgehülfe C., eigenmächtig durch seine Arbeiter drei von jenen Waggons entkuppeln, eine das betreffende Gleise schliessende Weiche öffnen und den vordersten Waggon auf ein anderes Gleise bringen. Dieser Waggon, welcher mit Möbeln beladen und zum Einraugiren in einen Bahnzug bestimmt war, gerieth infolge des erheblichen Gefälles der Bahn und des gerade wehenden Windes in so rasche Bewegung, dass er erst, nachdem er 6 km zurückgelegt und dabei vier ungeschlossene Bahnübergänge passirt hatte, nach dem Bahnhof P., und zwar unbeschädigt und ohne Beschädigungen angerichtet zu haben, zurückgebracht wurde. Die Strafkammer erachtete den mit Möbeln beladenen Waggon für einen Transport im Sinne § 316 Abs. 1 R.-Str.-G.-Bs. und verurtheilte den Angeklagten auf Grund dieser Strafvorschrift. Auf die Revision des Angeklagten ist das Urtheil zwar aufgehoben worden, weil nicht genügend festgestellt war, dass dem Angeklagten Fahrlässigkeit zur Last falle. Darüber aber, ob der Transport auf einer Eisenbahn in Gefahr gesetzt worden, enthalten die G r ü n d e folgendes: „Die Revision des Angeklagten erörtert zunächst die Frage, ob zu dem Thatbestande des § 316 R.-Str.-G.-Bs. die Gefährdung des Transportes auf einer Eisenbahn überhaupt, also die Betriebsgefährdung genügt, oder die Gefährdung eines bestimmten Transportes erforderlich ist. Hierauf ist indessen nicht näher einzugehen, da in dem angefochtenen Urtheil als Gegenstand der Gefährdung der mit Möbeln beladene Waggon, in welchem die Strafkammer einen Transport im Sinne des § 316 a. a. O. erblickt, also ein b e s t i m m t e r Transport bezeichnet ist. Die erstrichterliche Entscheidung befindet sich hiernach in keinem Widerspruch mit der von der Revision für richtig erachteten, dem Angeklagten günstigeren Auslegung, nach welcher zur Anwendung des § 316 a. a. O. die Gefährdung eines bestimmten Transportes erforderlich sein soll. — Wenn sodann die Revision die Annahme der Strafkammer, dass es sich im vorliegenden Falle um einen Transport im gesetzlichen Sinne gehandelt habe, als rechtsirrthümlich bemängelt, so ist ihr darin nicht beizutreten. Nach den Feststellungen der Vorinstanz war der von ihr als Transport aufgefasste, mit Möbeln beladene Eisenbahnwaggon bis zu der durch den Angeklagten veranlassten Entkuppelung der vorderste Waggon eines auf einem Schienengleise im Bahnhofe zu P. aufgestellten zusammengekuppelten Zuges von fünf Waggons und zum Einrangiren in einen Bahnhof bestimmt. Der Waggon mit seinem Inhalte stellte sich sonach als das seinem Zweck entsprechende mit den zu befördernden Gegenständen belastete Transportmittel dar, welches zur Fortschaffung auf der Eisenbahn bestimmt, hierzu auf einem Gleise derselben bereit stand, um demnächst in einen Bahnzug eingereiht zu werden. Wenn der erste Richter unter diesen Umständen in dem beladenen Waggon einen Transport gefunden hat, so ist darin eine Verkennung dieses Rechtsbegriffes nicht zu erblicken, und entbehrt insbesondere die Ansicht der Revision, das als Transport nur zu betrachten, was in der Beförderung begriffen (d. h. in Bewegung) sei, der Begründung. — In betreff der anderweiten Verhandlung, in welcher die Sache in den ersten Rechtszug zurückverwiesen worden, ist sodann noch bemerkt: Die Prüfung wird sich auch darauf zu erstrecken haben, ob nicht durch den in Bewegung gesetzten Waggon, als Hinderniss auf der Fahrbahn aufgefasst, der Transport in Gefahr gesetzt worden ist, wobei die Erörterung der Gefährdung des Transportes in der allgemeinen Bedeutung der Gefährdung des Betriebes auf der Bahnstrecke nicht ausgeschlossen sein würde.“ (Erk. des IV. Strafsenats des Reichsgerichts vom 16. Dezember 1884 wider C., Rep. 2930/84; Entscheid. Bd. XI. S. 328 f.)

Industrielle Fragen.

Haftpflicht bei Unfällen.

Die Französische Kammer hat im November 1884 den Gesetzentwurf „über die Haftpflicht bei Unfällen der Arbeiter“ votirt und genehmigt. Von Martin Nadand vorgelegt, ist der Entwurf dieses Gesetzes des langen und breiten in den Jahren 1882 und 1883 diskutirt, darauf an die Kommission zurückverwiesen, aus welcher er jetzt wieder auf die Tagesordnung gelangt ist.

Vollständig das Prinzip des Gesetzes billigend, hat eine grössere Zahl Deputirter doch dagegen gestimmt, weil man sich mit den aus dem Gesetze gezogenen Konsequenzen nicht einverstanden erklären konnte. So bezeichnet § 1 des Gesetzes nur einzelne Industrien und Fabriken, „die Werften. Minen, Steinbrüche“, welche geschützt werden, während den anderen Arbeiterkategorien kein Schutz zu Theil wird. Ebenso erscheint es nicht gerechtfertigt, dass den Arbeitgebern in noch höherem Masse wie seither, alle Verantwortlichkeit auferlegt wird. Der Arbeiter muss allerdings dagegen geschützt werden, dass der Arbeitgeber, wie das leider so oft geschieht, die Schuld von sich abwälzt, für eigenes Verschulden muss aber der Arbeiter haften.

Die Vertheidiger des zum Gesetz erhobenen Entwurfs haben dagegen hervorgehoben, dass sie für den Arbeiter nur die Anwendung des gemeinen Rechts nach Artikel 1382 des Code civil und der Artikel 319 und 320 des Code pénal forderten; nur im Falle erwiesener s c h w e r e r Verschuldung des Arbeiters soll der Arbeitsgeber frei ausgehen.

Was eine s c h w e r e oder l e i c h t e Verschuldung ist, wird dabei nicht gesagt.

Der § 2 des neuen Gesetzes „über die Haftpflicht infolge der professionellen Gefahren“ führt zu einer Kompetenzfrage.

Die action spéciale wird vor den Friedensrichter gebracht, der in letzter Instanz zu entscheiden hat, während l'action de droit commun durch das Tribunal als matière sommaire abgeurtheilt wird.

Wenn nach vorstehendem dieses Haftpflichtgesetz eine „Gefahr des Berufs“ kreirt, so geschieht dies, weil gewisse Industrien eine „permanente Gefahr“ bilden und es daher nur gerecht ist, die solcherweise Exponirten besonders zu schützen.

Man muss deshalb zweien Eventualitäten gerecht werden: entweder liegt ein Versehen des Arbeitgebers vor und in diesem Falle kommt § 1 des Gesetzes in Anwendung; oder es liegt der Fehler in der Art der Industrie selbst, und dann bedingt sich nach § 2 ein Recht auf Hülfe.

(Da endlich nur eigenes Verschulden der Arbeiter nicht in Frage kommen soll, so kann man das ganze Gesetz dahin vereinfachen, dass man sagt, „der Arbeitgeber ist stets haftpflichtig“; ob dadurch die Industrie und auch stets das Wohl der Arbeiter gefördert wird, dürfte fraglich sein. Viele Arbeiter werden Arbeitsunfähigkeit simuliren, und wenn auch wirklich etwas leidend von jeder Thätigkeit abgehalten werden. Sie verfallen dem Trunke und anderen Lastern, oder werden Hypochonder und verschlimmern dadurch ihren Zustand.

Dieses Resultat hat bei vielen Unfällen auf Eisenbahnen das Haftpflichtgesetz gehabt; früher arbeiteten Verletzte nach ihren Kräften um Subsistenzmittel zu gewinnen und wurden in vielen Fällen wieder gesund, jetzt lassen sie sich ohne zu arbeiten ernähren und grübeln über ihre wahren oder eingebildeten Leiden. Bemerkung des Referenten.)

Litteratur und Kartenwerke.

Das Glühlicht, sein Wesen und seine Erfordernisse. Erfahrungen über Herstellung, Dauer und Leuchtkraft der Lampen, Berechnung und Ausführung der Anlagen, praktische Lichtvertheilung im Raume und ausserordentliche Betriebsverhältnisse von E t i e n n e d e F o d o r, Ingenieur der Société Edison in Paris. Mit 119 Abbildungen. A. Hartleben's Verlag. Wien. Pest. Leipzig. Preis 3 *M.*

Der Verfasser, welcher seine Ausbildung von Edison und von dessen unmittelbaren Mitarbeitern erhalten und zahlreiche Glühlichtanlagen auf dem Kontinente ausgeführt, hat sich bestrebt, blos praktische Erfahrungen mitzutheilen, und selbe dürf-

ten in heutiger Zeit besonders willfährige und freundliche Aufnahme finden.

Die rasche Verbreitung, welche das Glühlicht gefunden, seine allgemeine Anwendung und die ungeahnte Ausdehnung des durch das Glühlicht geschaffenen neuen Industriezweiges rechtfertigen es, diese Beleuchtungsart getrennt von den anderen Gattungen elektrischen Lichtes zu behandeln. Die Behandlung des Stoffes, die Schreibweise und die meisten Illustrationen sind durchweg originell und leichtfasslich. Das Werk beginnt mit den Motoren und ist das betreffende Kapitel besonders den Gas- und hydraulischen Motoren gewidmet. Auf die Leitungen übergehend, werden die unterirdischen Leitungen behandelt; im Kapitel über die Dynamo sind besonders die Schaltungs-Schemata sowie das über die Isolation der einzelnen Dynamotheile Gesagte von Bedeutung. Es folgt dann die ausführliche Besprechung der Glühlichtlampe, der Sicherheitsvorrichtungen, der Lampensockel und Lampenhalter. Im Anhang sind ausserdem eine grosse Anzahl praktisch-werthvoller Winke für den Ingenieur enthalten.

Jedenfalls ist das Buch wegen seiner gründlichen und verständlichen Darstellungsweise als ein sehr werthvolles Handbuch anzusehen und hat die elektrotechnische Bibliothek durch ihren 27. Band jedenfalls eine ganz erfreuliche Ergänzung erfahren.

C. Lehmann's Eisenbahnkarte der Bahngebiete Mitteleuropas ist in neuer, bis auf die Gegenwart berichtigter Auflage im Verlage von Julius Springer hierselbst (1,50 *M.*) erschienen. Dieselbe ist von dem Büreauassistenten im Kursbüreau des Reichspostamts, Premier-Lieutenant Schultz, neu bearbeitet und zeichnet sich durch Zuverlässigkeit wie durch Klarheit aus. Die verschiedenen Bahngebiete sind durch Farben kenntlich gemacht und mit Nummern versehen, welche auf das beigedruckte Verzeichniss hinweisen, in welchem die Bahnen nach ihrer Verwaltungszugehörigkeit aufgeführt werden.

Kursbücher.

Reichs-Kursbuch. Bearbeitet im Kursbüreau des Reichs-Postamts 1885. Ausgabe No. III. — Juni. — Sommerfahrpläne. — Berlin. Julius Springer. Preis 2 *M.*

Das pünktlich am 1. Juni erschienene Reichs-Kursbuch bringt uns in den am gleichen Tage in Kraft getretenen Sommerfahrplänen mannigfache Ueberraschungen und theilweise recht durchgreifende Veränderungen, abgesehen von denjenigen, welche in jedem Jahre während der Bade- und Reisesaison stattfinden. — Für die Vergnügungsreisenden besonders wichtig ist die vollständig neu bearbeitete Zusammenstellung nicht nur der kombinirbaren Rundreisebillets (von Deutschland, Oesterreich-Ungarn, Niederland, Rumänien, Dänemark, Schweden-Norwegen, Schweiz, Italien) — sondern auch der festen Rundreise- und Saisonbillets.

In betreff der Berliner Lokalzüge ist auf die bedeutende Vermehrung der Stadtbahn-, Vorort- und Grunewaldzüge (RKB. 2) sowie der Züge zwischen Berlin, Zehlendorf und Potsdam (RKB. 107) aufmerksam zu machen.

Wichtige Aenderungen für grössere Kurse bringen unter andern die neuen Zugverbindungen von Berlin Anh. Bhf. auf dem kürzesten Wege Neudietendorf-Ritschenhausen nach Kissingen, Würzburg, Stuttgart, Heidelberg und zurück (RKB. 193, 205, 284 a und 267); — die Eisenbahn- und Dampfschiffverbindungen Berlin-Stett. Bhf.-Stralsund-Malmö-Stockholm, durch welche die Reise zwischen beiden Hauptstädten auf 27 bez. 28 Stunden abgekürzt und in Berlin Anschlüsse mit fast allen Europäischen Hauptstädten gewonnen werden (RKB. 50); — die mittels des von Kopenhagen abgehenden Abendzuges hergestellte ununterbrochene Verbindung über Korsör-Kiel-Hamburg mit Frankfurt (M.)-Basel (RKB. 124); — die Dampferverbindungen von Lübeck, Rostock und Stettin nach Kopenhagen, welche für die Reise nach Dänemark und Skandinavien täglich die Auswahl zwischen 5 bis 6 Linien darbieten; — die neueingerichteten Blitzzüge, welche den Weg zwischen Berlin und St. Petersburg in 36 bezw. 33 Stunden zurücklegen (RKB. 581); — die neuen Kourierzugverbindungen zwischen Moskau, Warschau und Wien (RKB. 584), sowie zwischen Odessa, Kiew und Wien (RKB. 415 und 586); — die beschleunigten, früher zweimal wöchentlich, jetzt täglich verkehrenden Orient-Expresszüge Paris-Strassburg-Stuttgart-München-Wien-Budapest mit den Anschlüssen an die Expresszüge nach Belgrad-Nisch sowie nach Bukarest-Konstantinopel (RKB. 396 und 396 a); — die neue Verbindung von Hamburg sowie von Berlin über Leipzig-Eger nach Ischl, Pontebba-Venedig und Triest und umgekehrt (RKB. 366).

Die kleinen Uebersichtskarten des Kursbuchs, welche das Aufsuchen der Fahrpläne so bedeutend erleichtern, sind um drei vermehrt worden: England, Dänemark-Schweden-Norwegen und Rumänien-Bulgarien-Serbien-Türkei-Griechenland.

Die in jeder Hinsicht, sowohl was Druck und Papier, als Festigkeit des Einbandes anbelangt, vorzüglich zu nennende, von keinem andern Kursbuch übertroffene Ausstattung des Reichs-Kursbuchs ist ebenso bekannt, wie die Zuverlässigkeit und Genauigkeit desselben. Im Interesse aller Reisenden selbst ist dem Reichs-Kursbuch die weiteste Verbreitung zu wünschen.

Soeben ging uns das **Berliner ABC Kursbuch** nebst dazugehörigem Taschenfahrplanbuch für den Sommerdienst 1885 zu. Das ABC Kursbuch ist seiner Zuverlässigkeit und übersichtlichen Einrichtung halber längst zum Bedürfniss für die Einwohner Berlins geworden und bedarf es deshalb nur des Hinweises, dass es erschienen. Selbstredend sind alle bis zum heutigen Tage neu eröffneten Eisenbahnstationen, sowie die neu eingeführten Eisenbahnbillete aufgenommen und die Fahrzeiten nur nach amtlichen Quellen berichtigt worden.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Unsere Bekanntmachung vom 11. April 1885 wird dahin abgeändert, dass der Einführungstermin des Tarifs für den Verkehr der **Stationen des Betriebsamts Wiesbaden** der Linien **Frankfurt a/M.-Hanau u. Frankfurt a/M.-Homburg** des Betriebsamts Frankfurt a/M. mit **Stationen der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen** vom 1. Juni cr. auf den 1. Juli cr. verschoben wird.

Frankfurt a/M., den 26. Mai 1885. (1175)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahntarif Bromberg-Breslau. In Modifikation unserer unter dem 16. d. M. erlassenen Bekanntmachung, betreffend die Einführung eines direkten Ausnahme-Tarifsatzes von 0,65 *M.* pro 100 kg für Salz von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Sosnowice transito, in Sendungen von je 10 000 kg, bringen wir hiermit zur öffentlichen Kenntniss, dass dieser Frachtsatz nur auf Sendungen von gemahlenem Steinsalz Anwendung findet, mit der für den Transitoverkehr bestehenden Einschränkung, dass die Frachtbriefe auf Sosnowice ausgestellt und vom Versender mit dem Vermerke versehen sind: „Zur Weiterbeförderung nach N. N. (einer bestimmt zu bezeichnenden Station)."

Bromberg, den 28. Mai 1885. (1176J)
Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Oesterreich. Nordwestbahn. Die auf Seite 201 des Ostdeutsch-Oesterreichischen Verbandtarifes Theil II Heft 1 vom 15. April 1885 verzeichneten Sätze des Ausnahmetarifes No. 9 für Schwefelkiesrückstände sind wie folgt zu berichtigen:

Mähr Ostrau-Breslau O.-S. 0,54 *M.*
„ „ Posen . . . 0,85 „
pro 100 kg.

Wien, am 26. Mai 1885. (1177)
K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn,
Namens der Oesterreich. Verbandsverwaltungen.

II. Eröffnungen.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahn. Die zwischen den Stationen Gispersleben und Erfurt neu angelegte Haltestelle Ilversgehofen wird am 1. Juni cr. für den Personenverkehr und am 1. Juli cr. für den Eilgut- und Güterverkehr eröffnet.

Nähere Auskunft ertheilen unsere Stationen.

Nordhausen, den 29. Mai 1885. (1178)
Die Direktion.

III. Güterverkehr.

Mit dem 15. Juli cr. gelangen die im Haupttarife für den **Schlesisch-Süddeutschen Verkehr,** Heft No. 1 und 2, vom 1. Januar 1885 enthaltenen Ausnahmefrachtsätze für Getreide, Hülsenfrüchte und Oelsamen zur Aufhebung und kommen von dem genannten Tage ab an ihrer Stelle die Frachtsätze des Spezialtarifs I zur Erhebung.

Breslau, den 30. Mai 1885. (1179)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbandsverwaltungen.

Am 1. Juni d. J. tritt der II. Nachtrag zu dem Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen des Direktionsbezirks **Elberfeld** einerseits und Stationen des Direktionsbezirks **Berlin** andererseits vom 1. Mai 1885 in Kraft. Derselbe enthält anderweite niedrigere Entfernungen für die Frachtberechnung zwischen verschiedenen Stationen.

Exemplare des Nachtrages sind bei den Güterexpeditionen der Verbandsverwaltungen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 27. Mai 1885. (1180)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Nassau-Pfälzischer Güterverkehr. Der Ausnahmetarif No. 5 für Torfstreu,

Torferde im Verkehre mit den Pfälzischen Stationen Kindsbach und Landstuhl kommt mit dem 15. Juli d. Js. zur Aufhebung und kommen von diesem Tage ab für die betreffenden Artikel die Sätze des Spezialtarifs III zur Anwendung.
Näheres ist auf den betreffenden Expeditionen zu erfahren.
Frankfurt a/M., den 23. Mai 1885.
Königliche Eisenbahndirektion. (1181)

Für Steine des Spezialtarifes III zwischen **Falls-Gefrees** und **Röslau** einer-, **Leipzig** (Bayr. u. Dresdn. Bhf.) andererseits, sowie für **Bausteine**, profilirt und abfaçirt, jedoch ungeschliffen, zwischen **Röslau** und **Leipzig** (Bayr. u. Dresdn. Bhf.) sind im **Bayerisch-Sächsischen Güterverkehre** neue bezw. ermässigte Frachtsätze in Kraft getreten, über deren Höhe die betheiligten Expeditionen Auskunft ertheilen.
Dresden, am 28. Mai 1885. (1182)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
von Tschirschky.

Glassandverkehr ab Hohenbocka O. L. nach Oesterreich. Am 10. Juli d. Js. tritt der mit Gültigkeit vom 15. Februar 1884 eingeführte Ausnahmesatz für den Transport von Glassand ab Hohenbocka O. L. nach Vag-Ujhely Oe. U. St. E. G. in Höhe von 1,99 *M.* pro 100 kg ausser Kraft.
Erfurt, den 28. Mai 1885. (1183)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Libau-Romnyer Getreideverkehr. Die in dem III. Nachtrage zur II. Ausgabe des Tarifs vom 15./27. November 1879 auf Seite 7 sub b und c enthaltenen Gebühren von Einem Rubel pro Wagen für die Verdichtung der Wagen zur Verladung mit losem Getreide etc. sowie von 1 *M.* bezw. 50 Kopeken pro Wagen für die Gestellung von Spezialwagen zur Verladung von losem Getreide im Verkehr von Stationen der Libau-Romnyer Bahn nach Deutschen Stationen via Wirballen werden mit sofortiger Gültigkeit aufgehoben.
Auch werden Uebergabegebühren zu Gunsten der Grossen Russischen Eisenbahn in diesem Getreideverkehr nicht erhoben.
Bromberg, den 28. Mai 1885. (1184J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussisch-Bayerischer Verband. Zu den widerruflichen Ausnahmetarifen vom 10. Januar 1885 tritt am 1. Juni d. J. der Nachtrag II in Kraft, welcher Frachtsätze des Ausnahmetarifs A (Bier) für Würzburg enthält und von den betheiligten Güterexpeditionen zu beziehen ist.
Erfurt, den 26. Mai 1885. (1185)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Niederdeutscher Eisenbahnverband. Am 1. Juni cr. tritt der Nachtrag 6 zum Gütertarife vom 1. Oktober 1883 in Kraft.
Derselbe enthält Aenderungen und Ergänzungen zu den besonderen Bestimmungen (Theil II) Aenderungen der Vorbemerkungen zu den Tariftabellen, Berichtigungen, Ausnahme-Frachtsatz für Blei etc. zum Export von Oker nach Lübeck und direkte Tarifsätze für die in den Verband aufgenommene Station Gnoien der Gnoien-Teterower Eisenbahn, sowie für verschiedene andere Stationen.
Der Nachtrag ist in den Güterexpeditionen der Verbandstationen käuflich zu haben.
Hannover, den 26. Mai 1885. (1186)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Mit dem 1. Juni 1885 wird die Station **Sagan** des Eisenbahn-Direktionbezirks Berlin mit dem Frachtsatze von 1,15 Mark pro 100 kg in den **Reexpeditionstarif für Flachs, Flachsheede, Hanf, Hanfheede, Hanfgarn** (sog. Seilergarn) **und Werg ab Königsberg i/Pr.,** Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, nach Deutschen und Niederländischen Stationen vom 15. November 1882 einbezogen.
Bromberg, den 23. Mai 1885. (1187J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Juni 1885 tritt der Nachtrag IX zum Heft 2 und der Nachtrag V zum Heft 3 des **Ostdeutsch-Böhmischen Verbandtarifs** in Kraft.
Die Nachträge enthalten Aenderungen im Vorworte und im Verzeichniss des Ausnahmetarifs für Holz und können kostenfrei auf den bekannten Stationen bezogen werden.
Breslau, den 29. Mai 1885. (1188)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
für die Deutschen Verbandsverwaltungen.

Mit 15. Juni 1885 tritt ein neuer Tarif für den **Kohlenverkehr** von hierseitigen Stationen **nach Stationen der Südbahn etc.** via Aussig-Wien in Kraft, welcher gegenüber dem seitherigen Tarife vom 15. Mai 1879 grösstentheils Ermässigungen der Frachtsätze enthält.
Exemplare dieses neuen Tarifes sind durch die betheiligten Eisenbahnverwaltungen zu bekommen.
Teplitz, im Mai 1885. (1189)
Die Direktion
der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft,
im Namen der betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt bis Ende Juni 1886 werden unter den daselbst bekannt gegebenen Bedingungen und Modalitäten a) für Mehl- und Mahlprodukte von Swarow nach Reichenberg transit, welche frachtbriefmässig für die Stationen Grottau, Weisskirchen, Kratzau und Machendorf bestimmt sind, ferner nach Stationen der S.-N.-D. V.-B. bis Weigsdorf im Refaktiewege, und b) für Kalk, gebrannten, von Eisenbrod nach Stationen der S.-N.-D. V.-B. im Kartirungswege ermässigte Frachtsätze berechnet.
Wien, am 29. Mai 1885. (1190)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Jute, rohe, treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie" unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 5 000 kg—10000 kg pro Frachtbrief	und Wagen
	M.	*M.*
Trautenau	1,20	0,85

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen-Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.
Wien, am 31. Mai 1885. (1191)

Galizisch - Norddeutscher Getreideverkehr. Heft 1 und 2. **Galizisch-Belgischer Getreideverkehr. Galizisch - Süddeutscher Getreideverkehr.** Heft 1 bis 3. **Galizisch-Schweizerisch - Südbadischer Getreideverkehr. Galizisch-Schweizerisch-Vorarlberger Getreideverkehr. Rumänisch - Deutscher Eisenbahnverband.** Heft 2. **Rumänisch-Süddeutscher Getreideverkehr.** Heft 1 bis 3. **Rumänisch-Vorarlberg-Schweizerischer Getreideverkehr. Rumänisch-Oesterr. Elbeumschlagverkehr. Rumänisch-Sächsischer Elbeumschlagverkehr. Galizisch-Oesterr. Elbeumschlagverkehr. Galizisch-Sächsischer Elbeumschlagverkehr. Galizisch-Rumänischer Eisenbahnverband. Galizisch-Wiener Gemeinschaftsverkehr. Galizisch-Böhmischer Gemeinschaftsverkehr. Oesterr. - Ungar. - Rumänischer Eisenbahnverband. Oesterr. - Galiz. - Rumänischer Eisenbahnverband.** Auflassung der Gebühren für die Reexpedition der Getreide- etc. Transporte in den Stationen Lemberg und Krakau.
Mit Gültigkeit vom 15. Juni 1885 wird die in den Tarifen für die oben bezeichneten Verkehre resp. Verbände aufgenommene Bestimmung, betreffend Einhebung der Reexpeditionsgebühren von 4 Kreuzer bezw. 8 Markpfennigen bezw. 10 Centimes pro 100 kg hinsichtlich der in Lemberg oder Krakau nach Oesterr., Deutschen oder Schweizerischen Stationen reexpedirten Getreide- etc. Sendungen aufgehoben. Es werden demnach vom obigen Zeitpunkte ab bis auf Weiteres in den Stationen Lemberg und Krakau Reexpeditionsgebühren nicht eingehoben.
Wien, den 29. Mai 1885. (1192)
Die Generaldirektion der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwigbahn,
im Namen der übrigen betheiligten Verwaltungen.

IV. Submissionen.

Oberhessische Eisenbahnen. Die Lieferung des Bedarfs an Steinkohlen zur Lokomotivfeuerung soll vergeben werden.
Angebote sind bis zum 10. Juni d. J. dahier einzureichen. Die Lieferungsbedingungen können gegen Frankoeinsendung von 20 ₰ von unserer Kanzlei bezogen werden.
Giessen, den 27. Mai 1885. (1193)
Grossherzogliche Direktion.

Niederl. Rhein.-Eisenbahn. Die Lieferung von 5000 Stück eichenen Bahnschwellen in zwei Partien und von 1840 Stück eichenen Weichenschwellen in vier Partien soll submissionsweise vergeben werden. Bedingungen bei Herrn Ingenieur Wright in Utrecht gegen Erstattung von 1 *M.* zu erhalten.
Offerten sind portofrei bis spätestens 9. Juni 1885 an die Direktion in Utrecht einzureichen. (1194)

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Der Bau und die Lieferung von
4 leichten Lokomotiven, lieferbar binnen 6 Monaten und
6 vierrädrigen Tendermaschinen, lieferbar binnen 8 Monaten vom Approbationstage an gerechnet,
soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 23. Juni d. J. um 12 Uhr Mittags an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Die Ablehnung sämmtlicher Gebote, sowie die freie Auswahl unter den Offerten wird vorbehalten.

Aarhus, den 22. Mai 1885. (1195)

Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

K. Württemb. Staatseisenbahnen. Für die Station Warthausen wird die Anschaffung einer Bodenwaage zum Abwägen von Eisenbahnwagen beabsichtigt.

Die Bodenwaage soll mit eisernen Umfassungswänden und Laufgewicht versehen sein.

Die Lieferungsbedingungen können vom Sekretariat der K. Generaldirektion bezogen werden; dem letztern sind die versiegelten und mit der Aufschrift „Bodenwaage-Lieferung" versehenen Angebote und zwar bis spätestens den 6. Juni d. J., Mittags 12 Uhr, zuzustellen.

Stuttgart, den 19. Mai 1885. (1196)

K. Generaldirektion der Staatseisenbahnen.
Hofacker.

Submission auf Lieferung von 5 Stück dreifach gekuppelte Normal-Güterzug-Tender-Lokomotiven für Vollbahnen Donnerstag, den 18. Juni d. J. Vormittags 11 Uhr in unserem maschinentechnischen Büreau hierselbst, Königgrätzerstr. 132. Offerten sind frankirt, versiegelt und mit der Aufschrift „Submission auf Lieferung von Lokomotiven" an das bezeichnete Büreau einzusenden. Bedingungen und Zeichnungen können daselbst während der Geschäftsstunden eingesehen oder von demselben gegen gebührenfreie Einsendung von 3 *M.* bezogen werden.

Berlin, den 27. Mai 1885. (1197)

Königliche Eisenbahndirektion.

V. Verkauf von Altmaterialien.

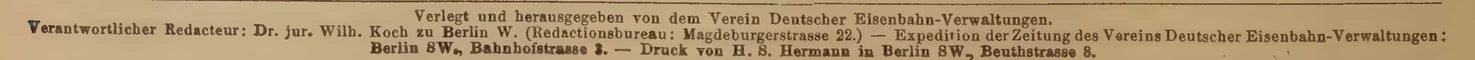
Main-Neckar-Bahn. Verkauf alter Materialien. Die auf einigen Stationen der Main-Neckar-Bahn lagernden alten Materialien an: Schienen, Schweisseisen, Drehspähnen, Bandagen, Feuerbüchsplatten von Kupfer etc., sowie ein alter Lokomotivkessel sollen Mittwoch, den 10. Juni l. J. Vormittags 10 Uhr durch Submission vergeben werden.

Der Hauptmagazins-Verwalter zu Darmstadt wird über diese Materialien bis zum bezeichneten Termine Auskunft geben und können die Verkaufsbedingungen, sowie das Verzeichniss der zum Verkaufe kommenden Materialien gegen eine Gebühr von 40 ₰ auf frankirte Anfrage von demselben bezogen werden.

Die Gebote müssen bis zu genanntem Termine bei dem Hauptmagazins-Verwalter zu Darmstadt frankirt, verschlossen und mit der Aufschrift: „Verkauf alter Materialien betreffend", eingereicht werden.

Darmstadt, den 22. Mai 1885. (1198)

Der Ober-Betriebs-Inspektor.
Gessner.



Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 43. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 6. Juni 1885.

Das Freigepäck auf den Eisenbahnen.

(Fortsetzung aus No. 42.)

II.

Ob die kostenfreie Beförderung eines gewissen Gewichts Gepäck auf jedes Billet bei besonderer Aufgabe desselben auf einem bestimmten tarifarischen Prinzipe beruht, haben wir nicht ergründen können; wir möchten es aber bezweifeln, sind vielmehr der Ansicht, dass diese Einrichtung seitens der Eisenbahnen einfach herübergenommen ist aus der Praxis, welche die Post bei Beförderung von Passagieren übte und welche bekanntlich darin bestand, dass Jedem der letzteren die taxfreie Mitnahme von — irren wir nicht — 30 Pfund Gepäck gestattet wurde; letzteres (15 kg) ist wenigstens das Freigewicht, welches im Deutschen Reichspostgebiet gegenwärtig besteht. Im übrigen ist dasselbe in verschiedenen Ländern verschieden, was jedoch für die Sache selbst unerheblich ist, da es nur auf das Prinzip ankommt.

Dies Verfahren der Post war ein wohl gerechtfertigtes. Denn einmal ist es nicht mehr wie billig und natürlich, dass gleichzeitig mit dem Reisenden solche Gegenstände geringeren Gewichts oder Umfanges, welche derselbe bei sich zu tragen pflegt, oder auf der Reise bei sich führen will, mitbefördert werden, ohne dass dafür eine besondere Gebühr erhoben wird; andererseits war in der voreisenbahnlichen Zeit jede, insbesondere jede weitere Reise mehr oder weniger eine That, bei der man annehmen konnte, dass sie nur mit einem gewissen Aufwand und einer gewissen Umständlichkeit ins Werk gesetzt wurde und daher auch grösseren Umfang bezüglich der Mitführung von Reisebedürfnissen erheischte. Jede grössere Reise gestaltete sich zu einem gewissen Ereigniss, von dem man voraussetzte, dass auch andere Nichtbetheiligte ein Interesse daran nähmen. Wir brauchen in dieser Beziehung wohl nur auf die Beschreibungen von Reisen, die Ende des vorigen bezw. Anfang dieses Jahrhunderts bis in die 30er und 40er Jahre hinein geliefert wurden, hinzuweisen, die an Interesselosigkeit für die Jetztzeit sich überbieten und oft Reisen auf Strecken zum Gegenstande haben, welche letztere nicht allein in landschaftlicher Beziehung als dürftig bezeichnet werden müssen. Wenn gegenwärtig bei dem durch die Eisenbahnen hervorgerufenen und vermittelten grossartig ausgedehnten Reiseverkehr sich auch noch Jemand finden sollte, solche weniger reizvollen Gegenden und ereignissarmen Reisen zu beschreiben, so würde sich jedenfalls nicht leicht noch ein Mensch dazu hergeben, eine solche Reisebeschreibung zu lesen. Wenn man sich nun bei der früheren Reisegepflogenheit einen Reisenden ohne Gepäck kaum vorstellen konnte und die Mehrzahl wohl auch grösseres Gepäck bei sich führte, so war es naturgemäss, dass den Passagieren bei Benutzung der Post die gebührenfreie Mitnahme einer gewissen Gewichtsmenge — auch wenn dieselbe nicht unmittelbar beim Reisenden verblieb — gestattet wurde. Und zwar war dies um so naturgemässer, als die Mitführung auch relativ kleiner Gegenstände in den Wagen selbst, wo 4, höchstens 6 Personen Platz hatten, durch die Beschränktheit des Raumes sich von selbst verbot, im übrigen aber auf dem Wagen und in dem Gepäck und sonstigen Kasten desselben hinreichend Gelegenheit zur Unterbringung auch grösserer Gepäckstücke vorhanden war. Eine übermässige Beschwerung des Fuhrwerks war aber um deswillen nicht zu befürchten, weil es sich eben nur um Reisebedürfnisse weniger Personen, der einzelnen Wageninsassen, handelte und unter diesen sich nicht selten noch solche befanden, welche nur kurze Strecken zurückzulegen beabsichtigten und daher weniger Gepäck bei sich zu führen pflegten — sogen. Tagereisende, die nur einen Tag unterwegs und Abends wieder zu Hause waren. Insbesondere ist aber noch der Gesichtspunkt zu berücksichtigen, dass die damaligen Ansprüche — was mit unserer obigen Behauptung bezüglich der Umständlichkeit u. s. w. bei Reisen keineswegs in Widerspruch steht — zweifellos bescheidenere waren und demgemäss den Transportverhältnissen angemessene Koffer, Reisetaschen und dergl. existirten, aber noch nicht jene wahrhaft kleinen Häuser erfunden waren, welche gegenwärtig bei bemittelten Bade- und Vergnügungsreisenden zu sehen und der Schrecken aller Gepäckträger, Hausdiener und Droschkenkutscher sind.

Leute, welche mit annähernd soviel Gepäck zu reisen in pekuniärer Beziehung sich gestatten konnten, benutzten aber zu ihren Reisen nicht die Post, sondern bedienten sich hierzu entweder ihrer eigenen Reisewagen oder aber gemietheter Privatfuhrwerke, welche sie durchaus unabhängig machten und sie nicht in unbequemen Postkutschen und in Gesellschaft fremder Menschen zuzubringen nöthigten. Dasselbe kann man noch heutzutage in Gegenden beobachten, wo die Eisenbahnen noch nicht hingedrungen sind, beispielsweise in den Hochgebirgspartien der Schweiz. Trotzdem die Schweizer Bergposten allen und zwar mehr als billigen Ansprüchen wohl genügen, so benutzt doch ein

sehr erheblicher Prozentsatz der Reisenden die wesentlich viel theureren Miethwagen.

Es dürfte demnach die Behauptung nicht ungerechtfertigt sein, dass die Post nur von verhältnissmässig weniger Bemittelten, die auch verhältnissmässig weniger Gepäck mit sich führten, benutzt wurde und es daher keinen Anstand hatte und zu Unzuträglichkeiten kaum führen konnte, wenn denselben ein Theil ihres Gepäcks unentgeltlich mitbefördert wurde. Dazu ist noch besonders zu berücksichtigen, dass eine nennenswerthe Arbeit oder Schwierigkeit des Abfertigungsmodus nicht existirte und erhebliche Folgen einer Haftpflicht der Post thatsächlich so gut wie gar nicht in Betracht zu ziehen waren, da bei der Einfachheit der Verkehrsverhältnisse von Verschleppungen, Beschädigungen durch Unfälle und dergl. kaum die Rede sein konnte.

Ein wie ganz anderes Bild bietet dagegen gegenwärtig das Reisen auf den Eisenbahnen dar! Wir brauchen es nicht zu beschreiben, denn Jedem ist es bekannt und der himmelweite Unterschied in die Augen springend. Wir wollen in dieser Beziehung nur auf die — u. E. allerdings zu weitgehende — Verschiedenheit der Wagenklassen, sowie darauf hinweisen, dass die Eisenbahnen von allen Ständen, auch den vornehmsten und reichsten, benutzt werden und eine verhältnissmässig viel bedeutendere Menge Gepäck zu befördern haben; dass andererseits die Mehrzahl ohne Gepäck reist; dass es sich nicht um die Beförderung von nur wenigen Personen, wie in den Postwagen, sondern Massenbeförderungen in den Zügen handelt; dass die Einrichtung der Koupees die Mitnahme von erheblich mehr Gepäck seitens der einzelnen Reisenden in denselben gestatten, als dies in den engen Postkutschen möglich war; dass das Reisen gegenwärtig schliesslich nicht mehr ein Ereigniss, sondern fast könnte man sagen ein Bedürfniss geworden ist; endlich aber, dass auch heute noch — wenigstens innerhalb des Deutschen Reichspostgebiets — das Fahrgeld auf der primitiven, langsamen Post theurer ist, als selbst in den mit allem Komfort ausgestatteten Schnellzügen I. Klasse, da ersteres der Regel nach 10 ₰, letzteres 9 ₰ für das Kilometer beträgt. Dafür, wäre zu sagen, kann die Post auch mehr gewähren.

Dass unter so gänzlich veränderten Umständen auch eine Modifizirung der meisten Beförderungsgrundsätze eintreten musste, dürfte einleuchtend sein. Dass dies aber bezüglich der uns speziell hier interessirenden Frage vielerorts nicht geschehen, ist auffallend und müssen wir die Nothwendigkeit oder Zweckmässigkeit der Herübernahme oder Beibehaltung des Freigewichtsprinzips unbedingt bestreiten, da alle oben angeführten Momente für dasselbe zur Zeit der Herrschaft der Post gegenwärtig nicht mehr zutreffen und unter anderem folgende Gründe dagegen sprechen:

1. Vom Standpunkt des Publikums aus ist zunächst darauf aufmerksam zu machen, dass die sogen. V e r g ü n s t i g u n g des Freigepäcks in Wirklichkeit in den seltensten Fällen eine solche ist. Denn der Regel nach wird Freigepäck nur gegen einen entsprechenden Aufschlag zu den Preisen der Billets gewährt bezw. könnten die letzteren um den entsprechenden Betrag ermässigt werden, wenn man auf die Gewährung von Freigepäck keine Rücksicht nehmen wollte. Es ist daher eine offenbare Ungerechtigkeit, dass diejenigen Reisenden, welche kein Gepäck mit sich führen, zu den Kosten der Abfertigung und des Transports des Gepäcks der solches aufgebenden anderen Reisenden herangezogen werden; eine Ungerechtigkeit, die um so schreiender ist, als die w e n i g e r B e m i t t e l t e n auch weniger Gepäck mit sich zu führen pflegen und daher d i e s e zu Gunsten der wohlhabenderen Gesellschaftsklassen belastet werden.

Im allgemeinen ist es zudem nicht zweifelhaft, dass bei der gegenwärtigen Art und Weise des Reisens von der Mehrzahl der Reisenden theils gar kein, theils viel weniger Gepäck mitgenommen wird, wie in früheren voreisenbahnlichen Zeiten. Denn jetzt, wo so zu sagen alles reist, hat man auch erst g e l e r n t, z u r e i s e n und dahin gehört vor allem, praktisch zu sein und, Vater Bädeker's weisen Rathschlägen folgend, sich so wenig wie möglich mit dem Ballast „Gepäck" zu beschweren, um möglichst unabhängig, „frank und frei, aller Gepäcksorgen überhoben, sich seiner Reiselust zu erfreuen". Die Richtigkeit dieser Behauptung lehrt uns die Statistik. Denn — um einige Beispiele herauszugreifen — es sind auf den Preussischen Staatsbahnen 1882/83 in den 3 ersten Wagenklassen 90 438 846 Personen und 211 488 t Gepäck befördert, so dass durchschnittlich auf eine Person nicht mehr als 2,3 kg Gepäck kommen, Bayern hat im Verkehrsjahre 1883 17 589 824 Personen und 30 950 t Gepäck gefahren, so dass auf die Person im Durchschnitt noch nicht 2 kg Gepäck (1,7 kg) entfallen und ebenso hat die Main-Neckar-Bahn in dem gleichen Zeitraume 2 583 932 Personen und 4 923 365 kg Gepäck befördert, so dass sich der Durchschnitt pro Kopf noch nicht auf 2 kg beläuft. Dieses Verhältniss wird sich bei allen Bahnen ziemlich gleich bleiben.

Die Bevorzugung der Wohlhabenderen würde aber eine interessante Bestätigung und lehrreiche Illustrirung dadurch erhalten, wenn man das auf Billets der beiden ersten Wagenklassen beförderte Gepäck dem auf Billets III. Klasse transportirten gegenüberstellen wollte. Hier lässt uns aber die Statistik leider im Stich.

Im übrigen ist es aber besonders e i n e Kategorie von Reisenden, welche von der Freigewichts-Einrichtung den ausgiebigsten Gebrauch machen und den meisten Vortheil ziehen: die H a n d l u n g s r e i s e n d e n mit ihren grossen und schweren Musterkoffern. Es liegt hier eine zweifellose Bevorzugung gegenüber den andern Ständen vor; denn es wird nicht behauptet werden können, dass der Inhalt der Musterkoffer zu den persönlichen Reisebedürfnissen gehört, derselbe qualifizirt sich vielmehr in den meisten Fällen als Waare, die ebensowenig wie jeder andere Handelsartikel Anspruch auf freie Beförderung erheben kann. Mit demselben Rechte dürfte beispielsweise der Landwirth, der Handwerker, der Viehhändler — mutatis mutandis — kostenfreie Beförderung der Produkte verlangen, die er als Waare oder Probe auf den Markt bringen will. Ohne daher dem ehrenfesten Stande der Handlungsbeflissenen irgend wie zu nahe treten zu wollen — obgleich sie aus manchen Gründen für die Eisenbahnen die „unbequemsten Passagiere" sind — können wir uns auch nicht für eine besondere Bevorzugung derselben erwärmen und halten dies um so weniger für erforderlich, als dieselben gegenüber der erdrückenden Mehrzahl der übrigen Reisenden, denen durch das Reisen nur Kosten erwachsen, sich in der angenehmen Lage befinden, durch ihre und bei ihren Reisen meist zu verdienen, indem eben der Zweck ihrer Reisen ist, „Geschäfte zu machen".

2. Bei Reisen, auf welchen nur kleinere Strecken zurückzulegen sind, also im allgemeinen im Lokalverkehr, wird vom Publikum verhältnissmässig selten erheblicheres Gepäck mitgeführt. Das F r e i g e p ä c k b e s t e u e r t s o m i t i n d i r e k t b e z w. s c h ä d i g t d e n L o k a l v e r k e h r z u G u n s t e n d e r a u f g r ö s s e r e E n t f e r n u n g e n R e i s e n d e n, während es Aufgabe jeder einsichtigen Eisenbahnpolitik sein müsste, in erster Linie den Lokalverkehr — worunter hier hauptsächlich der Nahverkehr zu verstehen — als den bekanntlich bei weitem wichtigsten Einnahmefaktor zu heben. Auch hier trifft im übrigen das vorhin Gesagte zu, wonach der weniger Bemittelte zu Gunsten des Wohlhabenderen belastet wird, da ersterer zweifellos weniger weite Reisen unternimmt, als der letztere.

Wenn nun aus dem — unter 1. und 2. — Angeführten hervorgehen dürfte, dass durch die Einrichtung des Freigepäcks der überwiegend grössten Mehrzahl der Reisenden ein Nachtheil erwächst, so wird dieser Ungerechtigkeit am einfachsten dadurch abgeholfen, dass man die naturgemässe Bestimmung, wonach die Beförderung des Reisenden von der seines aufgegebenen Gepäcks getrennt wird, d. h. wonach der Reisende für sich und jedes aufgegebene Quantum Gepäck seine besondere Taxe zu entrichten hat, zum G r u n d s a t z erhebt, m. a. W., dass man das Freigewicht grundsätzlich und ausnahmslos ausschliesst. Dies Prinzip ist u. E. ein so einfaches und einleuchtendes, wie die Gewährung von Freigepäck unlogisch und ungerecht erscheint. — Hierbei muss der Umstand zum Nachdenken Veranlassung geben, warum so streng geschieden Nord- und Süddeutschland ein abweichendes Verfahren beobachten; dass gerade in den Reiseländern par excellence (Süddeutschland, Schweiz, Italien) kein Freigepäck gewährt wird; dass vom Standpunkte der Eisenbahnen aus sich diese Einrichtung trefflich bewährt hat und dass auch irgend welche berechtigten Vorstellungen des Publikums sich nicht dagegen erhoben haben. Worin diese prinzipiell verschiedene Tarifmassregel seinen Grund hat, darüber haben wir keine Aufklärung erhalten können, wir glauben aber in der Annahme nicht fehl zu gehen, dass — wie bereits oben angedeutet — von den ersten Norddeutschen Eisenbahnen die Praxis der Post ohne weitere Erwägungen übernommen ist (wie ja anfangs vielfach auch die Taxen der Post für die Passagier-Beförderungspreise zu Grunde gelegt wurden) und sich dies Verfahren dann, auch schon aus Konkurrenzrücksichten, auf die Nachbarbahnen ausgedehnt hat, während die Süddeutschen, Schweizer etc. Bahnen mit weiterem Blick den Unterschied zwischen Reisen und Beförderungs a r t auf der Post und den Eisenbahnen von Anfang an richtiger überschaut und daher auch einen Unterschied in den Beförderungs b e d i n g u n g e n gemacht haben. Dass aber diese Länder heute noch und mit Recht diesen Unterschied machen, beweist die Thatsache, dass sie bei der Beförderung per Post Freigepäck zulassen. Sogar die Schweizer Bergposten geben ein solches von 10 kg.

3. Bei Gewährung von Freigewicht lässt erfahrungsgemäss das Publikum so viel wie möglich Gepäck expediren, um so wenig wie möglich während der Reise durch dasselbe belästigt zu sein. Es ist ja auch unstreitig bequemer, wenn man vom Beginne der Fahrt an beim Plätze suchen, sowie unterwegs beim Umsteigen oder beim Wagenwechsel, bei Hinzukommen von Passagieren u. s. w. bis zum Ende der Reise sich um sein Gepäck nicht zu kümmern hat und andern, d. h. den Eisenbahnen, die Sorge dafür überlassen kann.

Die natürliche Folge davon ist aber, dass den E i s e n b a h n e n n e b e n d e n e r h ö h t e n L a s t e n u n d K o s t e n a u c h e i n e e r h ö h t e V e r a n t w o r t l i c h k e i t z u f ä l l t.

Zunächst erwächst — abgesehen von den entstehenden grösseren sächlichen Generalkosten — den Gepäckexpeditionen eine nicht unerhebliche Mehrarbeit, deren Konsequenzen sich bis auf die grössere oder geringere Anzahl an Gepäckträgern, die das Gepäck aus den Abfertigungsräumen in die Packwagen bezw. umgekehrt zu besorgen haben, erstrecken kann; es hängt ferner damit zusammen ein gesteigertes Rapportirungs- und Abrechnungsverfahren, so dass auch die Kontrollstellen der Verwaltungen in Mitleidenschaft gezogen werden; es werden dadurch die Reklamationen wegen Verlust, Beschädigung, Verschleppung, Lieferfrist-Ueberschreitung u. dergl., welche, wie alle Fachmänner uns beipflichten dürften, mit zu den unliebsamsten gehören, in bedauerlicher Weise vermehrt, woraus durch die erforderlichen Recherchen, Vernehmungen u. s. w. sowie wegen der Repartitionen bei Betheiligung fremder Verwaltungen den Dienststellen und Behörden viel Schreibereien und Weiterungen entstehen; und endlich tritt für die Verwaltungen eine bedeutend umfangreichere Haftpflicht ein.

In letzterer Beziehung wird gemäss § 29 des Betriebsreglements für den Verlust und die Beschädigung von Reisegepäck, welches von dem Reisenden nicht zum Transport aufgegeben ist, insbesondere für den Verlust und die Beschädigung der in die Wagen mitgenommenen Gegenstände nur Gewähr geleistet, wenn ein Verschulden der Bahnverwaltung oder ihrer Leute nachgewiesen ist und ebenso fällt bei allem nicht expedirten Gepäck die nach § 31 des betreffenden Reglements der Eisenbahn obliegende Hapftpflicht für versäumte Lieferfrist fort. Bei allem aufgegebenen Gepäck tritt dagegen die volle Haftpflicht ein.

Nach § 28 daselbst ist weiter der Inhaber des Gepäckscheins zwar berechtigt, sofort nach Ankunft des Zuges, zu welchem das Gepäck zum Transport aufgegeben ist, die Auslieferung desselben am Bestimmungsorte zu verlangen, er kann das Gepäck aber auch beliebig später zurückfordern und hat dann nur, wenn dasselbe innerhalb 24 Stunden nicht abgeholt ist, ein unbedeutendes Lagergeld zu entrichten. Während der ganzen Zeit steht das Gepäck aber unter Obhut und Verantwortlichkeit der Bahnverwaltung, welcher überlassen bleibt, dasselbe an sicheren Orten aufzubewahren und durch entsprechende Massregeln vor Verlust und Beschädigung zu hüten, da sie für beides zu haften hat. Je mehr Gepäck daher zum Transport aufgegeben wird bezw. je mehr einzelne Expeditionen von Gepäck erfolgen, je vielseitiger gestaltet sich die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltungen.

4. Bei vermehrter Aufgabe einzelner Gepäckstücke wird der Packmeisterdienst auf den Stationen und unterwegs ein schwierigerer und werden die Packwagen in unerwünschter Weise überfüllt und belastet, während anderenfalls, wenn die Reisenden ihr kleines Gepäck mit in die Koupees nehmen, eine gleichmässigere Belastung des Zuges eintritt. Dieser scheinbar nebensächliche Umstand ist — wie uns die Betriebstechniker gewiss gern bestätigen werden — keineswegs von zu unterschätzender Bedeutung und zwar um so weniger, wenn man jene grossen und schnellfahrenden Züge in Berücksichtigung zieht, welche verschiedene Kurswagen mit den dazu gehörigen besonderen Packwagen führen. Wäre in letzteren das Gepäck nicht so erheblich, so dass auf den Knotenstationen eine Umladung desselben wenig Zeitaufwand erfordern und demnach ein besonderer durchgehender Packwagen überflüssig werden würde, so könnten dadurch manche nicht unerhebliche Kosten gespart werden.

Hierbei möchten wir auf eine Erscheinung aufmerksam machen, welche unsere Ansicht wesentlich zu unterstützen scheint. Nach der vom Reichs-Eisenbahnamte herausgegebenen Statistik der Deutschen Eisenbahnen für 1882/83 kommen nämlich auf 10 km Betriebslänge für den Personenverkehr Gepäckwagen-Achsen beispielsweise

a) bei den reinen Preussischen Staatsbahnen . . . 3,92
b) bei den Preussischen Staatsbahnen einschliesslich der Privatbahnen unter Staatsverwaltung . 3,17
c) bei den Braunschweigischen Bahnen 5,60
d) bei der Berlin-Hamburger Bahn 5,69

dagegen

e) bei den Bayerischen Staatsbahnen 2,64
f) bei den Württembergischen Staatsbahnen . . . 2,56
g) bei den Badischen Staatsbahnen 2,91

Ob hieraus ohne weiteres der Schluss zu ziehen ist, dass diejenigen Bahnen, welche Freigepäck gewähren, erheblich mehr Gepäckwagen anzuschaffen genöthigt sind, daher erheblich mehr Betriebsausgaben auch in dieser Beziehung haben, als diejenigen, welche kein Freigepäck bewilligen, möchten wir allerdings noch dahingestellt sein lassen, da uns gegenwärtig nicht bekannt ist, ob noch andere Umstände auf diese Resultate von Einfluss sind — auffallen müssen diese erheblichen Unterschiede aber gewiss!

Wenn wir es sonach aus den verschiedensten Gründen nur für vortheilhaft halten können, wenn die Reisenden ihre kleineren Gepäckstücke mit sich in die Wagen nehmen, so ist dies selbstverständlich im Interesse der Mitreisenden und Eisenbahnen zugleich nur in bestimmten Grenzen bezüglich des Gewichts und des Umfanges dieser Gepäckstücke zulässig. Zur Vermeidung von Ueberfüllung der Koupees mit Gepäck und der dadurch entstehenden Belästigung des Publikums, sowie zur Verhinderung einer Benachtheiligung der Eisenbahnen dadurch, dass zu schwere und zu grosse Gegenstände, welche den Begriff des Handgepäcks übersteigen, mit in die Wagen genommen werden und um das Prinzip der grundsätzlichen Taxpflichtigkeit des Reisegepäcks nicht illusorisch zu machen, muss ein Minimalsatz von Gepäck, welches jeder Reisende im Wagen nur bei sich zu führen berechtigt ist, bestimmt — vielleicht 10 kg, dem Satz der meisten Bahnen — und müssen Kollis von zu grossen Dimensionen ausgeschlossen werden, so dass die betreffende Tarifvorschrift allgemein folgendermassen lauten könnte: „Kleine tragbare Gegenstände (Handgepäck) können, wenn die Mitreisenden dadurch nicht belästigt werden, von den Reisenden in den Wagen mitgeführt werden. Gepäck von grösserem Umfange sowie solches, dessen Gewicht 10 kg überschreitet, ist taxpflichtig und muss zur Expedition aufgegeben werden.“ Eine entsprechende Kontrolle, die im übrigen nicht zu peinlich verfahren dürfte, wäre natürlich nothwendig, aber leicht zu führen. Die Befürchtung, welche man zuweilen von Anhängern des Freigewichts hört, dass sich dadurch, dass mehr Gepäck in die Wagen mitgenommen würde, die Besetzung und Entleerung derselben schwieriger bewerkstellige, vermögen wir nicht zu theilen; dieselbe ist, abgesehen davon, dass dieser Einwand für die Praxis ohne Bedeutung sein dürfte, wohl am leichtesten mit dem Hinweis auf diejenigen Bahnen, welche bereits jetzt kein Freigepäck gewähren, zu beseitigen. Hier wird der Zugdienst ebenso prompt ausgeführt und selbst auf den Schweizer Bahnen, welche das Interkommunikations-System haben, so dass jeder Wagen nur 2 unbequeme Ausgänge besitzt, ist uns bei dem gewaltigen Personenverkehr während der Sommermonate daselbst von bezüglichen Klagen oder Unzuträglichkeiten nichts bekannt geworden. (Schluss folgt.)

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1883.

(Fortsetzung aus No. 42.)

IV. Verkehr.

Die steigende Verkehrsbewegung auf den Eisenbahnen hat während des Jahres 1883 weitere Fortschritte gemacht.

Es sind zurückgelegt worden:

1. im Personenverkehre.

in der	auf den Deutschen Bahnen	auf den Oesterreich.-Ungar. Bahnen	auf den Niederländ. etc. Bahnen	auf sämmtlichen Vereinsbahnen
	Mille Personenkilometer			
I. Klasse	167 895	70 984	79 306	318 185
II. „	1 309 738	430 332	217 425	1 957 495
III. „	3 669 941	1 446 977	534 920	5 651 838
IV. „	1 679 704	228 605	167	1 908 476
zu ermässigten Fahrpreisen	418 981	197 373	97 991	714 345
auf Abonnementsbillets . .	111 418	29 206	12 681	153 305
zusammen	7 357 677	2 403 477	942 490	10 703 644
Differenz pro 1883	+ 297 716	+ 195 729	+ 72 712	+ 566 157
in Prozenten	+ 4,0	+ 8,2	+ 7,7	+ 5,3
desgl. pro 1882	+ 4,3	+ 7,9	+ 6,4	+ 5,2
„ 1881	+ 4,3	+ 4,2	+ 4,7	+ 4,3
„ 1880	+ 5,6	+ 2,6	+ 2,2	+ 4,6
„ 1879	— 0,06	— 2,9	— 14,2	— 2,1
„ 1878	+ 0,7	+ 9,6	— 0,2	+ 2,4
„ 1877	+ 0,06	— 5,2	—	+ 1,3

Eine so erhebliche Steigerung des absoluten Verkehrs war hinreichend, auch den relativen Verkehr zu erhöhen Von den

Personenkilometern kommen auf jedes Kilometer Betriebslänge

auf den	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederl. etc. Bahnen	Vereinsbahnen überhaupt
in der I. Klasse	4 843	3 698	16 760	5 432
II. „	37 779	22 420	45 948	33 416
III. „	105 860	75 387	113 043	96 481
IV. „	48 451	11 910	35	32 579
zu ermässigten Fahrpreisen	12 086	10 283	20 708	12 194
auf Abonnementsbillets .	3 240	1 522	2 680	2 616
zusammen	212 259	125 220	199 174	182 718
im Vorjahre	207 457	119 312	192 174	177 704
Differenz pro 1883	+ 4 802	+ 5 908	+ 7 000	+ 5 014
in Prozenten	+ 2,3	+ 5,0	+ 3,6	+ 2,8
desgl. pro 1882	+ 2,3	+ 5,6	+ 2,0	+ 3,0
„ 1881	+ 2,7	+ 3,9	+ 3,7	+ 3,2
„ 1880	+ 2,7	+ 1,7	— 0,9	+ 2,4
„ 1879	— 4,5	— 4,5	— 16,0	— 5,3
„ 1878	— 2,2	+ 7,9	— 7,0	— 1,0
„ 1877	— 5,0	+ 7,4	—	— 2,7

In der Frequenz der verschiedenen Wagenklassen gegen die Vorjahre zeigen sich keine erheblichen Schwankungen, es kommen von der spezifischen Personenfrequenz nach Prozenten auf die:

bei den		Wagenklasse I.	II.	III.	IV.	Reisen zu ermässigten Fahrpreisen
Deutschen Bahnen	1883	2,3	18,1	50,6	23,2	5,8
	1882	2,4	18,4	50,5	22,7	6,0
	1881	2,4	18,7	50,7	22,4	5,8
Oesterr.-Ungarischen Bahnen . .	1883	3,0	18,1	61,0	9,6	8,3
	1882	3,1	18,2	58,2	9,9	10,6
	1881	3,0	18,2	58,5	10,7	9,6
Niederl. u. and. Vereinsbahnen .	1883	8,5	23,4	57,5	—	10,6
	1882	8,1	22,6	54,9	6,7	7,7
	1881	8,4	23,6	56,4	4,3	7,3
sämmtlichen Vereinsbahnen . .	1883	3,0	18,5	53,6	18,1	6,8
	1882	3,0	18,7	52,6	18,5	7,2
	1881	3,2	19,0	52,8	18,3	6,7

In welcher Weise die Verkehrsänderungen auf die finanziellen Ergebnisse einwirken, wird bei Besprechung der letzteren dargelegt werden.

2. Güterverkehr.

Noch erheblicher wie der Personenverkehr ist der Güterverkehr gestiegen und zwar hauptsächlich auf den Gebieten der Deutschen und Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, aber auch in der Gruppe „Niederländische und andere Vereinsbahnen" hat dieser Verkehr im Betriebsjahre 1883 einen, wenn auch nicht beträchtlichen, Aufschwung genommen.

Die stetige Entwickelung des Güterverkehrs auf seine Ursachen zurückzuführen, dürfte nicht Aufgabe dieser Zeilen sein, immerhin beruht dieselbe hauptsächlich auf der ungestörten Entwickelung der Landesindustrie.

Im Jahre 1883 wurden befördert auf den:

	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
	Mille Tonnenkilometer			
Eilgüter	88 927	38 708	13 078	140 713
Stückgüter	842 675	680 457	84 065	1 607 197
Wagenladungsgüter .	14 176 536	5 650 500	1 371 683	21 198 719
frachtpflichtige Betriebs- etc. Güter .	330 773	253 129	16 447	600 349
zusammen	15 438 911	6 622 794	1 485 273	23 546 978
Fahrzeuge	22 391	13 646	1 162	37 199
Vieh	265 431	176 587	29 889	471 907
Gepäcküberfracht . .	17 525	8 239	2 636	28 400
überhaupt	15 744 258	6 821 266	1 518 960	24 084 484
im Vorjahre	15 020 127	6 412 869	1 346 938	22 779 934
Differenz pro 1883	+ 724 131	+ 408 397	+ 172 022	+ 1 304 550
in Prozenten	+ 4,6	+ 6,0	+ 11,3	+ 5,4
im Jahre 1882 betrug die Verkehrsdifferenz . . . . pCt.	+ 9,1	+ 14,1	+ 8,1	+ 10,4

Entsprechend diesen Verhältnissen betrug der spezifische Güterverkehr

auf den	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
	Tonnenkilometer			
Eilgüter	2 514	1 991	2 698	2 359
Stückgüter	23 819	34 999	17 340	26 943
Wagenladungsgüter .	400 727	290 634	282 938	355 367
frachtpflichtige Betriebs- etc. Güter .	9 350	13 020	3 393	10 064
zusammen	436 410	340 644	306 369	394 733
Fahrzeuge	633	702	240	624
Vieh	7 504	9 083	6 165	7 911
Gepäcküberfracht . .	505	429	557	485
überhaupt	445 052	350 858	313 331	403 753
im Vorjahre	431 699	341 989	290 679	391 654
Differenz pro 1883	+ 13 353	+ 8 869	+ 22 652	+ 12 099
in Prozenten	+ 3,1	+ 2,6	+ 7,8	+ 3,1
im Jahre 1882 betrug die Verkehrsdifferenz . . . . pCt.	+ 6,9	+ 11,8	+ 3,7	+ 8,0

Die nachstehende Vergleichung ergibt die Veränderungen, welche in der Beförderung der einzelnen Güterklassen gegen die Vorjahre eingetreten sind; es kamen nach Prozenten auf:

bei den		Gepäck	Eilgüter	Stückgüter	Wagenladungsgüter	frachtpflichtige Betriebs- etc. Güter	Fahrzeuge	Viehtransporte
Deutschen Bahnen . . .	1883	0,1	0,6	5,4	90,0	2,1	0,1	1,7
	1882	0,1	0,5	5,6	90,9	1,1	0,1	1,7
	1881	0,1	0,6	6,0	90,6	1,2	0,1	1,4
Oesterr.-Ungar. Bahnen . .	1883	0,1	0,6	10,0	82,8	3,7	0,2	2,6
	1882	0,1	0,5	10,0	83,2	3,2	0,2	2,6
	1881	0,2	0,6	10,0	83,1	3,0	0,3	2,8
Niederl. u. ander. Vereinsb.	1883	0,2	0,8	5,5	90,3	1,1	0,1	2,0
	1882	0,2	0,9	5,9	89,7	1,4	0,1	1,8
	1881	0,2	1,0	6,1	88,9	1,8	0,1	1,9
sämmtlichen Vereinsb. . .	1883	0,1	0,6	6,7	88,0	2,5	0,1	2,0
	1882	0,1	0,6	6,8	88,7	1,7	0,2	1,9
	1881	0,1	0,6	7,1	88,5	1,7	0,2	1,8

Hiernach sind im Güterverkehre wesentliche Veränderungen in der Beförderung der einzelnen Güterklassen nicht eingetreten; es darf jedoch nicht unerwähnt bleiben, dass die Transporte an Stückgütern auf den Deutschen Bahnen ebenso wie im Vorjahre gefallen sind.

(Fortsetzung folgt.)

Die Berathungen des Landes-Eisenbahnraths.

Der Landes-Eisenbahnrath trat, wie in voriger Nummer erwähnt, am 2. d. Mts. im grossen Saale des Direktionsgebäudes im Potsdamer Bahnhofe zu seiner fünften Sitzung zusammen. Das Ministerium für öffentliche Arbeiten war durch den Ministerialdirektor Brefeld, welcher den Vorsitz führte, und die Geheimen Ober-Regierungsräthe Fleck und von der Leyen und den Geheimen Bergrath Höter vertreten. Der Vorsitzende machte die Mittheilung, dass dem Antrage des Landes-Eisenbahnraths, Frachtermässigung für Glas vom Saargebiet nach der Schweiz eintreten zu lassen, nicht Folge gegeben werden könne.

Zu Punkt 1 der Tagesordnung: Ausnahmetarif für Eisen und Stahl des Spezialtarifs II zwischen Peine bezw. Braunschweig und den Nord- und Ostseehäfen befürwortete der Landes-Eisenbahnrath die Uebertragung der Sätze von Münster bezw. Osnabrück auf Peine, sowie eine analoge Behandlung der Sendungen von Braunschweig unter Ablehnung des Antrages, für Peine-Braunschweig auf gleichen kilometrischen Einheitssätzen beruhende Ausnahmetarife zu gewähren, wie für die Rheinisch-Westfälischen Stationen.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung: Ausnahmetarif für Salz von Aschersleben nach Schönebeck und Magdeburg beschliesst der Eisenbahnrath in erster Linie, den Antrag der Kaliwerke zu Aschersleben nicht zu befürworten und für den Fall,

dass eine gleichmässige Behandlung der Kaliwerke für erforderlich erachtet werden sollte, spricht sich der Landes-Eisenbahnrath dafür aus, die Ausnahmesätze für Salz etc. von Stassfurt nach Schönebeck und Magdeburg in der jetzigen Ausdehnung aufzuheben und nur für Karnallit nach Schönebeck loco sowie für Steinsalz und Karnallit nach Schönebeck-Magdeburg zum überseeischen Export aufrecht zu erhalten.

Zu Punkt 3: Einführung des Exporttarifs von Berlin nach Petersburg erkennt der Landes-Eisenbahnrath in der Herstellung des Exporttarifs eine weitere, sehr wünschenswerthe Unterstützung des Exports Deutscher Industrieerzeugnisse nach Russland, zumal der Seeweg einen erheblichen Theil des Jahres verschlossen sei und beschliesst, den in Rede stehenden Tarif zu befürworten. Der Landes-Eisenbahnrath gibt hierbei ferner dem Wunsche Ausdruck, den vorliegenden Tarif in gleicher Weise wie den schon bestehenden Deutsch-Mittelrussischen Exporttarif thunlichst auf alle wichtigeren Deutschen Industrie- und Handelsplätze auszudehnen und denselben namentlich auch den Schlesischen und den westlichen Industriebezirken zu gute kommen zu lassen. Der Landes-Eisenbahnrath erklärt ausdrücklich, dass die vorstehend befürworteten Exporttarife ebenso wie für Sammelladungen auch für Stückgüter gewährt werden mögen.

Zu Punkt 4: Anträge auf Anwendung der Einheitssätze der Ausnahmetarife für Rheinisch-Westfälische Kohlen auf den Braunkohlenverkehr im Eisenbahn - Direktionsbezirk Magdeburg, wurde von einem Mitgliede folgender Antrag gestellt: „Es erscheint wünschenswerth und erforderlich, dass eine Gleichstellung der Kohlentarifsätze auf den Rheinisch-Westfälischen und Magdeburger Bahnen auf der Basis der heutigen Rheinisch - Westfälischen Kohlentarife baldmöglichst stattfindet.“ Ein weiterer Antrag, welcher einstimmig auch von dem Bezirks-Eisenbahnrath Magdeburg angenommen war, lautet: „Der Landes-Eisenbahnrath wolle erklären, dass eine Gleichstellung der Frachten für Magdeburger Braunkohlen mit denen der Rheinisch-Westfälischen Steinkohlen und bezw. den Ausnahmetarifen der früheren Berlin-Anhalter Bahn für Braunkohlen der Billigkeit und Gerechtigkeit entspreche.“ Die gestellten Anträge wurden vom Landes-Eisenbahnrath abgelehnt.

Punkt 5 der Tagesordnung betraf Anträge des Vereins für die bergbaulichen und Hütteninteressen des Siegerlands und der Handelskammer in Siegen auf Frachtermässigungen für Kohlen, Koaks, Roheisen und Eisenfabrikate. Der Antrag wurde gestützt auf die ungünstige Lage des Eisenerzbergbaues des Siegerlandes. Neben stets wachsenden Produktionskosten sei eine allmählich zunehmende Werthverminderung der Qualitätseisenerze eingetreten, welche zurückzuführen sei auf die Ausbreitung des sogenannten Thomas Gilchrist'schen Verfahrens, auf die Abnahme des Verbrauches von Qualitäts - Puddeleisen, auf die erhebliche Konkurrenz, welche durch die massenhafte Einfuhr von hochhaltigen Spanischen und Algierischen Eisenerzen dem Sieger Bergbau bereitet werde. Die Montanindustrie des Siegerlandes sei vorzugsweise auf die Hochofenindustrie des eigenen Bezirks als natürliche Abnehmerin angewiesen und könne nur lebenskräftig durch den Hochofen- und Walzwerkbetrieb erhalten und von der grossen Nothlage befreit werden. Daher müssten die Produktionskosten dieser Werke herabgesetzt werden, was nur durch den billigeren Bezug der Kohlen und Kokes und Ermässigung der Exportfrachten zu ermöglichen sei. Dagegen wurde hervorgehoben, dass der Montanindustrie wesentlich durch billigere Eisenerzfrachten geholfen werden könne. Diese werden von den Siegerländern aber zurückgewiesen, weil hierdurch den Hüttenwerken im Ruhrgebiete eine Erleichterung verschafft werde. Andererseits ist im Interesse der letzteren eine Erschwerung der Einfuhr Spanischer Erze ausgeschlossen. Der Ausschuss des Landes-Eisenbahnraths hatte beantragt: 1. den Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld auf Gewährung ermässigter Exporttarife für Roheisen aus Rheinland und Westfalen mit der Massgabe zu befürworten, dass dieselben auch auf die Industriebezirke der Provinz Hessen - Nassau und Hannover ausgedehnt werden und nicht nur für den Verkehr nach den Deutschen Nordseehäfen, sondern im Bedürfnissfalle auch nach anderen Deutschen Exporthäfen Bedeutung erlangen sollten. 2. Die weiteren Anträge auf Ermässigung der Frachten für Kohlen, Kokes und Eisenfabrikate jedoch abzulehnen. Die Anträge des Ausschusses werden vom Landes-Eisenbahnrath angenommen.

Punkt 6 behandelte Anträge auf Frachtermässigung für Weisskohl im Verkehr von Salzwedel nach Magdeburg. Dieselben wurden abgelehnt.

Es folgten sodann Mittheilungen des Ministeriums für öffentliche Arbeiten über einige Ausnahmetarife, welche dem Ausschusse überwiesen wurden.

Der folgende Punkt betraf die Uebersicht über die finanziellen und wirthschaftlichen Wirkungen der Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten in den Normaltransport- und Expeditionsgebühren. Der Landes-Eisenbahnrath beschloss:

1. Von der Mittheilung der Uebersicht der Tarife für den Personen- und Gepäckverkehr unter der Befürwortung Kenntniss zu nehmen, dass seitens der Staatsverwaltung auf die Beseitigung der bestehenden Ungleichheiten in den Normalsätzen für den Personen- und Gepäckverkehr durch eine Reform des Personentarifs Bedacht genommen werde, welche die thunlichste Vermeidung von Einnahmeausfällen ermöglicht.

2. Nimmt der Eisenbahnrath mit Befriedigung von der seitens der Staatsverwaltung behufs Beseitigung der Ungleichheiten in den Normaltransport- und Expeditionsgebühren bisher getroffenen Aenderungen Kenntniss und empfiehlt, in der gleichmässigen Gestaltung der Gütertarife fortzufahren, namentlich durch allmähliche Beseitigung der in den Bezirken Altona-Hannover, sowie in den Expeditionsgebühren der östlichen und westlichen Landestheile noch bestehenden Ungleichheiten.

3. Der Landes-Eisenbahnrath sieht zur Zeit davon ab, zu den bestehenden Tarifen für den Transport von Vieh Stellung zu nehmen. Der Antrag des Freiherrn von Hoevel, betreffend die Einführung eines Ausnahmetarifes für Schlacken, soweit dieselben als Wegebaumaterial benutzt werden sollen, wird vertagt, da der Antragsteller wie dessen Stellvertreter nicht anwesend sind.

Der letzte Punkt, 10, der Tagesordnung lautet:

1. Die Königliche Staatsregierung wolle die im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg bestehenden Ausnahmetarife für Getreide, Hülsenfrüchte, Oelsamen, Malz, Mühlenfabrikate, mit einer fallenden Skala von 4,5 bis 3,2 ₰ pro Tonnenkilometer über Berlin und Posen hinaus bis nach dem westlichen Deutschland und den Industriebezirken des Königreichs und der Provinz Sachsen ausdehnen.

2. Die Königliche Staatsregierung wird ersucht, Ausnahmetarife für Kartoffeln (analog den für Getreide etc.) mit fallender Skala von 2,2 bis 1,6 ₰ pro Tonnenkilometer nach dem westlichen Deutschland und den Industriebezirken des Königreichs und der Provinz Sachsen einzuführen.

Beide Anträge werden von dem Antragsteller zurückgezogen. Damit war die Tagesordnung der Sitzung des Landes-Eisenbahnrathes erledigt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Alphabetisches Verzeichniss der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen. Von diesem Verzeichniss ist von der geschäftsführenden Direktion eine neue Ausgabe veranstaltet und an die Vereinsverwaltungen vertheilt worden. Durch dasselbe wird das ältere Verzeichniss vom Oktober 1883 nebst Nachträgen aufgehoben und ist dasselbe einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2774 vom 20. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem neuen alphabetischen Verzeichnisse der Eigenthumsmerkmale der Eisenbahn-Güterwagen (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 2847 vom 24. v. Mts. an sämmtliche Deutschen Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Reblausverbreitung (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 2923 vom 28. v. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die statistischen Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins für das Etatsjahr 1883 (abgesandt am 4. d. Mts.).

No. 3006 vom 31. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs, betreffend die statistische Bearbeitung der Ergebnisse des Rundreiseverkehrs (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 3044 vom 30. v. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik. Referat über die Verhandlungen und Anträge des eingesetzten Ausschusses für die Dienstunfähigkeits- und Sterblichkeits-Statistik (abgesandt am 3. d. Mts.).

No. 3086 vom 2. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu No. 1 der Veränderungsnachweisung zur Vereinskarten-Liste vom 1. Mai 1885 (abgesandt am 5. d. Mts.).

Kündigung $4\frac{1}{2}$ und 5 pCt. Obligationen der verstaatlichten Eisenbahnen.

Der Preuss. Finanzminister hat durch Kundmachung vom 25. Mai die Zinsherabsetzung für 69 Emissionen $4\frac{1}{2}$ pCt. und für eine Emission 5 pCt. Anleihe (Bergisch-Märkische Serie IX) ausgesprochen in der Weise, dass die Zinsherabsetzungen am 1. Januar und 1. April 1886 eintreten sollen. Mit der Durchführung der Details sind die betreffenden Königlichen Eisenbahndirektionen beauftragt worden; wer nicht in die Zinsreduktion willigen und Baarzahlung vorziehen will, hat sich bei den von den Direktionen bezeichneten Stellen bis 9. Juni 1885 zu melden. Wegen späterer Abstempelung der Obligationen auf 4 pCt. Zinsen und wegen Ausgabe neuer Koupons ist besondere Bekanntmachung vorbehalten.

Von der Zinsherabsetzung sind nach einer Uebersicht der „B. B. Z." folgende Obligationen betroffen:

Bezeichnung der Prioritätsobligationen	Zinsermässigung tritt ein mit dem:	Endtermin der Baareinlösung:
Altona-Kieler 4½ pCt. II. Emission	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. III. Emission	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. IV. Emission	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
Bergisch-Märkische 4½ pCt. Serie I 1. und 2. Emission		
do. 4½ pCt. Serie II 1. und 2. Emission		
do. 4½ pCt. Serie IV 1. und 2. Emission		
do. 4½ pCt. Serie V 1. und 2. Emission		
do. 4½ pCt. Serie VII		
do. 4½ pCt. Serie VIII		
do. 5 pCt. Serie IX		
do. 4½ pCt. Düsseldorf-Elberfelder Serie II	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. Dortmund-Soester Serie II		
do. 4½ pCt. Aachen-Düsseldorfer Serie III		
do. 4½ pCt. Ruhrort-Crefelder Serie I		
do. 4½ pCt. Ruhrort-Crefelder Serie III		
do. 4½ pCt. Nordbahn		
Berlin-Anhaltische 4½ pCt. I. Emission		
do. 4½ pCt. II. Emission	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. Lit. B.		
do. 4½ pCt. Lit. C.		
Berlin-Görlitzer 4½ pCt. Lit. A.	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. Lit. B.	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. Lit. C.	1. April 1886	
Berlin-Hamburger 4½ pCt. III. Emission	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
Berlin-Potsdam-Magdeburger 4½ pCt. Lit. E.	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. Lit. F.	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
Breslau-Freiburger 4½ pCt. Lit. D.	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. Lit. E.	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. Lit. F.	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. Lit. G.	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. Lit. H.	1. April 1886	
do. 4½ pCt. Lit. I.	1. April 1886	
do. 4½ pCt. Lit. K.	1. Jan. 1886	
Köln-Mindener 4½ pCt. I. Emission	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. III. Emission Lit. B.	1. April 1886	
do. 4½ pCt. III. Emission Lit. Ba	1. April 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. VI. Emission	1. April 1886	
do. 4½ pCt. VI. Emission Lit. B.	1. April 1886	
do. 4½ pCt. VII. Emission	1. Jan. 1886	
Halle-Sorau-Gubener 4½ pCt. I. Emission	1. April 1886	
do. 4½ pCt. II. Emission	1. April 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. Lit. B.	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. Lit. C.	1. Jan. 1886	
Cottbus-Grossenhainer 4½ pCt. auf Grund der Privilegien vom 10. Januar 1872 und 31. Mai 1880	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
Märkisch-Posener 4½ pCt. aus den Privilegien vom 21. August 1871 und 11. Oktober 1878	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
Magdeburg-Halberstädter 4½ pCt. von 1861	1. April 1886	
do. 4½ pCt. von 1865	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. von 1873	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. Magdeburg-Wittenberger	1. Jan. 1886	
Münster-Enscheder 4½ pCt. aus dem Privilegium vom 30. Juli 1875	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
Oberschlesische 4½ pCt. Lit. F. I. Emission	1. April 1886	
do. 4½ pCt. Lit. F. II. Emission	1. April 1886	
do. 4½ pCt. Lit. G.		9. Juni cr.
do. 4½ pCt. Lit. H.		
do. 4½ pCt. (Neisse-Brieger)	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. von 1874		
do. 4½ pCt. von 1880		
Oels-Gnesener 4½ pCt. aus dem Privilegium vom 16. Juni 1880	1. April 1886	9. Juni cr.
Rechte Oder-Uferbahn 4½ pCt. aus dem Privilegium vom 7. Februar 1877	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
Rheinische Eisenbahn 4½ pCt. (Bonn-Kölner)	1. April 1886	
do. 4½ pCt. (Köln-Crefelder)	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. I. Serie	1. Jan. 1886	
do. 4½ pCt. II. Serie	1. April 1886	
do. 4½ pCt. III. Emission	1. April 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. (früher 5 pCt.) I. Emission	1. April 1886	
do. 4½ pCt. (früher 5 pCt.) II. und III. Emission	1. April 1886	
Thüringische Eisenbahn 4½ pCt. II. Emission		
do. 4½ pCt. IV. Emission	1. Jan. 1886	9. Juni cr.
do. 4½ pCt. V. Emission		
do. 4½ pCt. VI. Emission		

Eine besondere Beachtung verdienen auch noch jene 4½ pCt. und 5 pCt. Obligationen, welche in die Kündigung noch nicht einbezogen worden sind. Das sind von 5 pCt. Anleihen:

	Umlaufender Betrag
Breslau-Schweidnitz-Freiburg XII. Emission ab Ende 1885 kündigungsfähig;	18 000 000 M.
Breslau-Schweidnitz-Freiburg XIII. Emission ab Anfang 1886 kündigungsfähig.	6 000 000 „

Von 4½ pCt. Obligationen aber sind zunächst noch verschont geblieben die von uns schon früher genannten Emissionen:

	Umlaufender Betrag
4½ pCt. Berlin-Potsdam-Magdeburger Obligationen Lit. D., geschätzt zu	28 300 000 M.
4½ pCt. Köln-Mindener VI. Emission Lit. A., jener Theil der Anleihe, auf welchem die Köln-Mindener Loose basiren, geschätzt zu	57 000 000 „
4½ pCt. Magdeburg-Leipziger Obligationen Lit. A.	41 850 000 „
4½ pCt. Obligationen der Oberschlesischen Bahn von 1879	55 954 000 „
4½ pCt. Obligationen der Braunschweigischen Bahn, geschätzt zu	9 000 000 „
4½ pCt. Frankfurt-Homburger I. und IV. Anleihe, geschätzt zu	1 500 000 „
4½ pCt. Obligationen der Schleswigschen Bahnen, geschätzt zu	13 500 000 „

Darüber hinaus aber sind ferner unerwarteter Weise unberücksichtigt geblieben:

4½ pCt. Stargard-Posener Aktien, geschätzt zu	8 000 000 M.
4½ pCt. Stargard-Posener Obligationen, II. Emission, geschätzt zu	1 300 000 „
4½ pCt. Stargard-Posener Obligationen, geschätzt zu	2 700 000 „

Eiserne Querschwellen.

In der Sitzung der Gesellschaft der Civilingenieure zu Paris am 24. April 1885 sprach August Moreau über eiserne Querschwellen und speziell über die Arbeit von Post, Ingenieur der Holländischen Eisenbahnen, über denselben Gegenstand.

Post beginnt mit der Hinweisung auf den zunehmenden Holzverbrauch durch die Verwendung von Holzschwellen und die dadurch bedingte Abnahme der Wälder, welche binnen kurzem die Verwendung von Metallschwellen erforderlich machen wird. Die bis jetzt mit letzteren angestellten Versuche haben das erwartete günstige Resultat nicht geliefert, weil man nicht auf einer kleinen Versuchsstrecke nach und nach den verschiedenen Mängeln systematisch abhelfend vorgegangen ist. Post bedauert besonders, dass das Studium dieser Frage in Frank-

reich so sehr vernachlässigt worden sei. Die Hauptvortheile des neuen Systems, welche sich auf eine zwölfjährige Erfahrung im Auslande stützen, sind folgende:

1. Die mittlere Dauer der Schwellen guter Konstruktion ist sehr viel grösser, als die der besten Holzschwellen.

2. Die Betriebssicherheit ist eine grössere wegen der sichereren Festlegung der Spurweite.

3. Die Unterhaltungskosten werden vom zweiten Betriebsjahr ab geringer, während beim Holz diese Kosten mit dem Alter der Schwellen zunehmen.

4. Man ist dahin gelangt, die Befestigung der Schienen absolut sicher und mit geringeren Unterhaltungskosten zu bewirken, als bei Holzunterlagen.

5. Der Altwerth der ausrangirten Schwelle ist höher, als der der Holzschwelle. Wenn man die Vortheile mit den Beschaffungskosten, Amortisation, Verzinsung u. s. w. vergleicht, so gelangt man nach Post zu der Ueberzeugung, dass es keine Gegend gibt, wo die ausschliessliche Anwendung von Holzschwellen für ökonomisch richtig gehalten werden kann. Als Beispiel führt Post Holland an, welches das Holz sehr leicht beschaffen kann und welches hinsichtlich seiner Eisenindustrie nicht sonderlich günstig versorgt ist und trotzdem haben sämmtliche Eisenbahngesellschaften dieses Landes die eisernen Querschwellen eingeführt.

Bei den ersten derartigen Schwellen sündigte man durch zu grosse Schwäche desselben, indem man von der Ansicht ausging, ihre Beschaffungskosten nicht höher als die der Holzschwellen zu gestalten und man gelangte so zu dem ganz unzureichenden Gewicht von 25 bis 30 kg pro Stück. Besonders die Auflagerstelle der Schiene wurde besonders schwach, weil

1. die Oeffnungen für die Befestigungstheile hier den Querschnitt schwächen;

2. die Durchlochung macht den Stahl, besonders harten, in der Nähe der Lochstelle brüchig;

3. der Schienenfuss und die Befestigungstheile fressen sich allmählich in die Oberfläche der Schwelle ein;

4. Unter Voraussetzung einer zweckmässigen Unterstopfung wird das Biegungsmoment an der Belastungsstelle ein Maximum;

5. die Stösse durch den Uebergang der Räder werden an dieser Stelle direkt auf die Schwelle übertragen;

6. bei verschiedenen Systemen ist die Stelle schon bei der Herstellung besonders beansprucht durch kaltes oder warmes Biegen, oder warmes Pressen, um die Neigung von $1/_{20}$ herzustellen.

Demzufolge hatten diese Metallschwellen einen vollständigen Misserfolg und die Mängel, welche sich ergaben, als Verbiegungen, fortwährendes Loseliegen, Brüche u. s. w., führten einerseits zum Aufgeben des Systems, andererseits zu der übermässigen Gewichtsvermehrung bis auf 75 kg pro Stück; diese letzteren ergaben vorzügliche Resultate, aber ihre zu hohen Beschaffungskosten machten sie wenig verwendbar.

Alle anderen Versuche, die Schwelle an ihrer schwächsten Stelle durch aufgenietete, aufgeschraubte oder festgekeilte Sattelstücke zu verstärken, scheiterten, weil

1. alle diese komplizirten Nebentheile die Schwelle vertheuern;

2. die solide Verbindung zwischen Schiene und Schwelle nicht in demselben Umfang erreichbar ist, als wenn der Fuss der ersteren direkt auf der Schwelle aufliegt.

Post hat es sich daher angelegen sein lassen, eine Schwelle zu konstruiren, welche die vorerwähnten Nachtheile nicht hat und glaubte dies auf folgende Weise zu erreichen.

Die Schwellen erhalten beim Austritt aus den Fertigwalzen

1. die beabsichtigte Neigung von $1/_{20}$ am Schienenauflager;

2. die Verstärkung der Schwelle an dieser Stelle.

Das Verfahren kann auf alle Schwellen von trogförmiger Gestalt angewendet werden.

Post empfiehlt das auf den Niederländischen Staatsbahnen angenommene Schwellenprofil, welches 50 kg Gewicht pro Schwelle hat, sich leicht walzen lässt und sich mit jedem Stopfmaterial leicht stopfen lässt.

Die Schwelle ist an beiden Enden geschlossen, um den Schotter festzuhalten.

Um die Brüche zu vermeiden, welche besonders beim Durchlochen des harten Stahls entstehen, wird weicher Stahl (Thomas oder Bessemer) verwendet und die rechteckigen Löcher haben abgerundete Ecken erhalten und die Befestigungsbolzen sind entsprechend geformt. Ausserdem werden die Schwellen der Niederländischen Staatsbahnen vor der Erwärmung zur Herstellung des Endverschlusses gelocht.

Post hat die Befestigung einfach und sicher konstruirt. Die meisten Erfinder haben sich bemüht, die Bolzen wegen des Losewerdens der Schraubenmuttern zu beseitigen, Post hat sie unter Anwendung von Sicherungen beibehalten.

Der Verfasser beschreibt eingehend das Legen und die Art der Befestigung in den Kurven.

Wenn, wie verschiedene Gesellschaften verlangen, die Klaue allein den Seitenschub des Schienenfusses aufnehmen soll und der Bolzen nur auf Zug in seiner Längsaxe beansprucht werden soll, so erhält die Klaue eine Nase, welche in das entsprechend vergrösserte Bolzenloch mit eingreift und deren Stärke in den Kurven zur Herstellung der Spurerweiterung variabel ist.

Die Vertheilung der Schwellen findet wie bei Holzschwellen statt, 10 Stück bei 9 m Schienenlänge, so dass die mittlere Entfernung 962 cm und am Stoss 57 cm beträgt; der letztere ist immer schwebend angeordnet. Post empfiehlt auch deswegen die Verwendung gewalzter Schienen mit veränderlichem Querschnitt wie bei den Schwellen. Er schliesst hieran einige wichtige Bemerkungen.

Bei der Verwendung eiserner Schwellen genügt nicht nur die Wahl des besten Systems hinsichtlich der Form und der Befestigungstheile, sondern es muss auch eine gewissenhafte Beaufsichtigung der Fabrikation, sowie auch die sorgfältigste Behandlung der Stopfarbeit, sowohl beim Verlegen des Oberbaues als auch während der ersten Zeit der Unterhaltung stattfinden, denn es ist eine Haupteigenthümlichkeit der Eisenschwelle, dass sie ihre vollständig sichere Lage erst nach Bildung eines festen Schotterprismas unter dem mittleren Hohlraum erhält, und die Nichtbeachtung dieses Umstandes macht die Verwendung der Eisenschwelle fast unmöglich. Deswegen empfiehlt es sich, auch überall da Holzschwellen zu verwenden, wo der Unterbau noch nicht fest konsolidirt ist, denn in solchen Fällen ist der mittlere Hohlraum stets nachzufüllen, was schwierig und kostspielig ist.

Aber nach erreichter fester Lage stellt sich zu gunsten der Eisenschwellen, selbst wenn dieselben 25 bis 50 pCt. mehr kosten als Holzschwellenn, bald hinsichtlich der Ersparung sowie der Sicherheit der Unterschied heraus.

Die Entwickelung dieser Fabrikation, welche in Deutschland fast gleich der der Schienen ist, könnte für unsere Eisenindustrie einen erheblichen Aufschwung herbeiführen.

Nach Besprechung einiger Konstruktionen, welche denen von Post ähnlich sind, fügt Moreau hinzu, dass bis jetzt und trotz der sicheren Schlüsse von Post die grossen Französischen Eisenbahngesellschaften keineswegs von der Nothwendigkeit der Verwendung eiserner Schwellen überzeugt sind; sie verwenden vorzügliche Holzschwellen, die nicht kostspielig sind und aus hartem Holze oder kreosotirt 20 bis 25 Jahre vorhalten. Unter diesen Umständen erscheint es begreiflich, dass der Enthusiasmus für diese Neuerung nur ein sehr mässiger ist.

Die Annahme der eisernen Schwelle würde unserer heut so schwer geprüften Eisenindustrie aufhelfen, und dies ist zweifellos ein sehr wichtiger Gesichtspunkt, aber die grossen Eisenbahngesellschaften haben bisher nicht das Bedürfniss gehabt, eine Aenderung in dem verwendeten Material eintreten zu lassen.

Es spricht dann noch Contamin, welcher den Preis für eine eiserne Querschwelle auf 7 ℳ 20 ₰ bis 8 ℳ gegenüber dem Preise von 4 ℳ 40 ₰ für kreosotirte Buchenholzschwellen bei der Französischen Nordbahn angibt; das Holz sei seit mehr als 40 Jahren erprobt, es besitze die nöthige Elasticität und Dauerhaftigkeit, sowie einen verhältnissmässig konstanten Preis gegenüber dem schwankenden des Eisens.

Vom volkswirthschaftlichen Standpunkt hält auch dieser Redner die Eisenschwelle für zweckmässig, da der jährliche Bedarf 150 000 t etwa beträgt und der inländischen Eisenindustrie zu gute käme. Für die Kolonien und die wärmeren Gegenden, in welchen die Dauer des Holzes eine geringere ist, empfiehlt er die Verwendung der Eisenschwelle unbedingt. R. B.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Das Ungarische Eisenbahnwesen im Jahre 1884.

Der hierüber von der Kgl. Ungarischen Generalinspektion für Eisenbahnen an das Kommunikationsministerium erstattete Bericht enthält viele interessante Daten und zwar:

Die Länge der Bahnen war im Jahre 1867	2 283 km
Mit Ende des Jahres 1884	8 602 „
Der Stand der Lokomotiven war im Jahre 1876 . . .	1 032 St.
„ „ „ „ „ „ „ 1884 . . .	1 371 „

Von dieser Vermehrung entfallen 190 Stück auf die Ungarischen Staatsbahnen.

Der Stand der Personenwagen war im Jahre 1884 2 346 (nicht eingerechnet die Post- und Kondukteurwagen), somit ist eine Vermehrung vom Jahre 1876—1884 um 190 Stück.

Der Stand der Lastwagen war mit Ende des Jahres 1884 27 732 Stück, somit Vermehrung vom Jahre 1876—1884 um 5 362 Stück; infolge des stets zunehmenden Verkehres wird die Vermehrung der Lastwagen um 5—10 pCt. oder um 1 500—3 000 Stück unbedingt nothwendig sein. Doppelgleise waren im Jahre 1883 in der Länge von 276 km, im Jahre 1884 wurden Doppelgleise in der Länge von 57,8 km eingelegt. Der Zugsverkehr, welcher im Jahre 1876 sich auf 17 931 746 km erstreckte, erhöhte sich im Jahre 1884 auf 21 993 980 km. Die Vermehrung der Personenkilometer vom Jahre 1876—1884 betrug bereits 50 pCt.

Bei den Königlich Ungarischen Staatsbahnen und den derzeit von ihr geleiteten Bahnen entfiel im Jahre 1876 70 690 Personenkm auf einen Bahnkilometer, im Jahre 1884 hingegen 78 839, somit beinahe 12 pCt. mehr. Den ersten Rang im Personenverkehr nimmt die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahn ein. Der Frachtenverkehr erhöhte sich ebenfalls wesentlich während der 9 Jahre; die auf einen Bahnkilometer entfallende Quote an Tonnenkilometer belief sich im Jahre 1876 auf 165 043, im Jahre 1884 auf 263 130 tkm, somit eine Vermehrung um 60 pCt.

Was die Unfälle betrifft, so wurde im Jahre 1884 von den 12 Millionen Reisenden kein einziger getödtet, nur eine Person wurde leicht verletzt. Andererseits ist es zu bedauern, dass im Jahre 1884 von den Bediensteten der Bahnen 59 getödtet und 127 leichter oder schwerer verletzt wurden. Im Jahre 1883 waren bei den Bahnen der Länder der Ungarischen Krone 16 400, im Jahre 1884 18 200 Bedienstete. Ferner machen die Ungarischen Bahnen Versuche mit dem Blocksystem und verschieden konstruirten Bremsen zur Erhöhung der Sicherheit. Bezüglich der Wagenheizung wird das Studium fortgesetzt. Was die Gasbeleuchtung anbelangt, so wird dieselbe noch nicht in Anwendung gebracht, weil die Bahnen das Resultat der elektrischen Beleuchtung abwarten wollen. Die Dienstsprache ist mit wenigen Ausnahmen die Ungarische.

Vorübergehende Aufbewahrung des Reisegepäcks.

Zufolge § 32, Alinea 2, des Eisenbahn-Betriebsreglements müssen auf grössere Stationen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung einem Bahnbediensteten zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben. Da dies im Interesse des Publikums als unzureichend erscheint, so forderte das Handelsministerium, wie dies auch in dieser Zeitung s. Z. berichtet wurde, die Bahnverwaltung am 14. August 1884 unter Hinweisung auf die in Deutschland vielfach bestehenden Einrichtungen auf, die Uebernahme von Reisegepäck zur vorübergehenden Aufbewahrung wenigstens in nambafteren und in solchen Stationen, wo eine solche Aufbewahrung erfahrungsgemäss in grösserm Umfange stattfindet, unter Verantwortung der Bahnverwaltung in Erwägung zu ziehen. Da nun das K. K. Handelsministerium am 18. März 1885 auf diese Angelegenheit abermals zurückgekommen ist, so haben die Bahnverwaltungen in der Direktorenkonferenz vom 16. April zu deren Berathung ein Komitee bestellt, über dessen Anträge, resp. über den Beschluss der Direktorenkonferenz wir s. Z. wieder berichten werden.

Oberstgerichtliche Auslegung des § 61 des Betriebsreglements.

Der Adressat, welcher am Bestimmungsorte die Waare, deren Uebernahme und die Auslösung des bezüglichen Frachtbriefes verweigert, ist selbst dann nicht berechtigt, eine Entschädigung von der Bahnanstalt zu verlangen, wenn der von der Unanbringlichkeit vergebens verständigte Aufgeber nachträglich von der angeordneten Feilbietung des Gutes in Kenntniss gesetzt, hierbei der Feilbietungstag jedoch irrig angesetzt wurde. Die Motive dieser Entscheidung der Königlich Ungarischen Kurie berufen sich auf § 404 des Ungarischen Handelsgesetzes (identisch mit Art. 402 des D. H.-G.) mit dem Beifügen, dass in dieser Gesetzesbestimmung zwar keine Norm für den Fall enthalten ist, wenn der Adressat nach der Unanbringlichkeitsanzeige den Frachtbrief einlösen will; dass ihm dies aber ohne Zustimmung des Aufgebers verweigert werden müsse, gehe aus der Erwägung hervor, dass die Eisenbahn sonst in eine widrige Lage gelangen könnte, wenn der Aufgeber anders mit dem Gute disponiren würde. Diesen und daher auch den im fraglichen Prozesse, als dessen Cessionär figurirenden Adressaten komme aus der vorzeitigen Feilbietung des Gutes durch die Organe der Bahnanstalt deshalb kein Entschädigungsrecht zu, weil diese nach dem § 61 B.-R. zwar nicht verpflichtet gewesen wäre, die Parteien von der Feilbietung zu verständigen und falls sie dies doch gethan hat, den durch ihre Organe begangenen Irrthum zu vertreten hätte; nachdem aber nicht nachgewiesen wurde, dass der Aufgeber während der fraglichen Zeit eine Verfügung über das Gut bei der Bahn angeordnet hat, so muss sein diesfälliger Anspruch und der seines cessionarischen Rechtsnachfolgers abgewiesen werden.

Verbandstarife und Valuta.

Der Uebelstand der auf Grundlage der Goldwährung erstellten direkten Auslandstarife infolge der in der letzten Zeit bedauerlicherweise eingetretenen Verschlechterung unserer Valuta ist für unsere Eisenbahnen sehr empfindlich. Wie der „P. Ll.“ nun erfährt, soll diesem Uebelstande nunmehr, vorläufig im Verkehr der Haupthandelscentren Wien, Budapest und Prag, mit den bedeutenderen Auslandsplätzen in der Weise abgeholfen werden, dass die Differenzen ermittelt und in die Tarife eingestellt werden, um welche sich die Antheile der Oesterreichisch-Ungarischen Strecken bei den Koursständen von 100 fl. Oe. W. = 168 *M.* bis 100 fl. = 160 *M.* ändern, und sollen dann diese jeweiligen Differenzen von den zumeist mit Zugrundelegung eines Kourses von 100 fl. = 171 *M.* erstellten Verbandstaxen in Abzug gebracht werden.

Marmaroser Salzbahn-Aktiengesellschaft.

Der Direktionsbericht über das erste Betriebsjahr — 1. April 1884 bis 31. März 1885 — der Marmaroser Salzbahn-Gesellschaft konstatirt, dass die in der konstituirenden Generalversammlung beschlossenen Statuten mit einigen Modifikationen vom Communikationsministerium genehmigt wurden. Der Betrieb der 44,5 km langen Bahn ist am 31. März 1884 faktisch aufgenommen worden. Die Gesammteinnahmen betrugen 111 321,46 fl., die Auslagen 33 118,56 fl., der Betriebsüberschuss 78 202,90 fl. Nach Abschlag der Steuerreserve in der Höhe von 8 400 fl. weist die Bilanz einen Reingewinn von 70 860,89 fl. aus, bezüglich dessen Verwendung die Direktion beantragt: 15 600 fl. zur Einlösung der verloosten 156 Prioritätsaktien, 40 000 fl. zur Bezahlung der Dividende nach den Prioritätsaktien, 800 fl. zur Dotirung des Reservefonds, 10 000 fl. zur Amortisation der Stammaktien, 3 500 fl. zur Bezahlung der Dividende nach den Stammaktien zu verwenden und den Rest von 969 89 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Es wird sonach der am 1. Juli 1885 fällige Koupon der Prioritätsaktien mit 5 fl. eingelöst und gegen jeden Koupon der Stammaktien an Amortisation des Kapitals und an Dividende ein Betrag von 2,50 fl. ausbezahlt. Der Reservefonds wird nach Inanspruchnahme desselben zur Anschaffung von 10 Lastwagen bei Ganz und Romy und nach der in Vorschlag gebrachten Dotirung 2 885,84 fl. betragen.

Priv. Oesterreichich-Ungarische Staats-Eisenbahngesellschaft.

Eröffnung der Lokalbahn Rudelsdorf-Landskron. Am 1. Juni 1885 ist die von der Linie Olmütz-Böhm.-Trübau abzweigende Lokalbahn Rudelsdorf-Landskron mit der Station Landskron für den Gesammtverkehr eröffnet.

Von diesem Tage an führt ferner die Station Landskron-Rudelsdorf, von welcher die vorerwähnte Lokalbahn abzweigt, nur die Bezeichnung Rudelsdorf.

Generalversammlung der Mährischen Grenzbahn.

Dieselbe fand am 27. v. Mts. statt. Der vorgetragene Geschäftsbericht verweist darauf, dass sich die gesellschaftlichen Linien seit 1. Januar 1884 in staatlicher Betriebsführung befinden. Nach den von der Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen übermittelten Rechnungsabschlüssen betrugen die Einnahmen auf den gesellschaftlichen Linien 471 188 fl. (+ 8 995 fl.), wovon auf die garantirten Linien 363 310 fl. (+ 18 443 fl), auf die ungarantirten Linien 107 878 fl. (— 9 448 fl.) entfallen. Die Ausgaben auf der garantirten Linie beziffern sich mit 357 126 fl. (+ 55 357 fl.), auf der ungarantirten Linie mit 106 491 fl. (+ 23 278 fl.), so dass sich dem Vorjahre gegenüber eine Gesammtvermehrung der Betriebsausgaben um 78 636 fl. ergibt. Zum grössten Theile war diese Vermehrung veranlasst durch die Auswechslung der alten Eisenschienen gegen Flussstahlschienen, wofür die grössten Ausgaben auf die Jahre 1884, 1885 und 1886 entfallen. Ausserdem war die Anschaffung von zwei neuen Lokomotiven an Stelle zweier schadhaft gewordener kleiner Maschinen auf der Linie Hohenstadt-Zöptau nothwendig geworden, wofür sich die Kosten auf mehrere Jahre vertheilen. In betreff der societären Angelegenheiten, die sich in der Obhut der Verwaltungen befinden, theilt der Bericht mit, dass nach längeren Verhandlungen der Betriebsfonds, welchen die Gesellschaft der Staatsverwaltung beizustellen hat, mit 130 000 fl. bestimmt wurde. Für diesen Fonds wurden die Reserven der garantirten Linien mit 90 000 fl. herangezogen, während 40 000 fl. den Betriebsüberschüssen der ungarantirten Linie zu entnehmen wären. Da aber diese Betriebsüberschüsse von dem Kurator der Prioritäre bereits in Anspruch genommen sind, so wurde in dem Uebereinkommen des Verwaltungsrathes mit der Staatsverwaltung vom 4. Juni v. J. seitens der letzteren der Betrag von 40 000 fl. gegen eine Verzinsung mit 1 pCt. unter dem Bankzinsfuss der Gesellschaft gestundet. Dem Kurator gegenüber machte aber die Verwaltung geltend, dass vor allem die Erfordernisse des Betriebes zu bestreiten kommen, was von dem Kuratel insoweit anerkannt wurde, dass sie sich bereit erklärte, zwar nicht das Kapital, aber die Zinsen des Fonds aus den Betriebsüberschüssen beizutragen; sie ermittelte die auf die ungarantirte Linie entfallende Quote des Betriebsfonds mit 30 000 fl., so dass, wenn ein Uebereinkommen auf dieser Basis zu Stande käme, die Gesellschaft noch immer für die Verzinsung von 10 000 fl. zu sorgen hätte. Ein Aktionär sprach mit Rücksicht auf die im Berichte erwähnte Anschaffung zweier Lokomotiven auf Kosten der ungarantirten Linie den Wunsch aus, dass das Betriebskonto der ungarantirten Linie so wenig als möglich durch solche Ausgaben belastet werde, da sonst ein Defizit auf dieser Linie zu befürchten wäre. Der Generalsekretär bemerkte hierauf, dass die zwei Lokomotiven die Fahrbetriebsmittel nicht vermehren, da die beiden alten Maschinen ausrangirt werden, und dass die Kosten vom Betriebe zu tragen sind, weil die Gesellschaft über keinen Fonds für Fahrbetriebsmittel-Erneuerung verfügt. Hierauf wurden der Bericht sowie die Rechnungsabschlüsse pro 1884 genehmigt.

17. Generalversammlung der I. Ungarisch-Galizischen Eisenbahn. Dieselbe fand am 28. v. M. statt. Dem Berichte ist zu entnehmen, dass die Betriebsrechnung der nächsten Jahre durch Ausgaben für bauliche Herstellungen noch erheblich belastet werden würde. Seitens der Staatsverwaltung werden nämlich ziemlich umfassende Erweiterungsbauten zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Bahn in aussergewöhnlichen Fällen gewünscht, welche Bauten einen Kostenaufwand von ca. 770 000 fl. erfordern dürften; ferner müssen mehrere Holzbrücken auf den Ungarischen Linien durch eiserne ersetzt werden, was zusammen 200 000 fl. erfordert; überdies muss eine weitere Vermehrung des Fahrparkes mit einem Kostenaufwande von 87 000 fl. ins Auge gefasst werden; endlich hat die Verwaltung für diverse bauliche Anlagen, die der gewöhnliche Verkehr erfordert, pro 1885 und 1886 bereits den Betrag von 42 000 fl. präliminirt und werden für spätere Jahre weitere derartige Investitionen kaum zu vermeiden sein. Sämmtliche auflaufende Kosten betragen zusammen gegen zwei Millionen Gulden, wovon ca. 600 000 fl. im laufenden Jahre, ca. 700 000 fl. im Jahre 1886, ca. 240 000 fl. im Jahre 1887 und je ca. 100 000 fl. in den Jahren 1888 und 1889 zur Verausgabung gelangen werden. Es werden sonach jetzt und in den kommenden Jahren unzweifelhaft bedeutende Betriebsabgänge ausgewiesen werden, wenn es bei der von den beiden Regierungen in Aussicht genommenen Verrechnung dieser Ausgaben zu Lasten des Betriebes verbleibt. Es ist übrigens die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass die beiden Regierungen es als im Interesse der staatlichen Finanzen liegend erachten können, eine Garantieerhöhung ins Auge zu fassen. Ueber das finanzielle Ergebniss äussert sich der Bericht wie folgt: Trotz der höheren Einnahmen war das Endergebniss des Betriebes doch ungünstiger als im Jahre 1883, da der gesteigerte Verkehr die umfangreiche Inmiethnahme von Fahrbetriebsmitteln erforderte, wodurch der Verwaltung eine Ausgabe von 86 894 fl. erwuchs; ferner wurden die Ausgaben der Bahn durch den Wegfall der Führung des Betriebes der Galizischen Staatsbahnen erheblich ungünstig beeinflusst; endlich trug zur Steigerung der Ausgaben auch die nothwendig gewordene Vermehrung der Züge bei. Die Ausgaben erhöhten sich von 1 004 967 fl. im Jahre 1883 auf 1 153 953 fl., also um 148 986 fl. oder um 14,8 pCt., und es resultirt für die Galizische Linie ein Ausfall von 55 113 fl., für die Ungarische Linie ein Ueberschuss von 255 fl. Der Abgang an Betriebskosten wird ebenso durch Garantievorschüsse gedeckt, wie dies rücksichtlich des sonstigen Abganges auf den garantirten Reinertrag der Fall ist.

18. ordentliche Generalversammlung der Kronprinz Rudolfbahn. Dieselbe fand am 28. v. M. statt. Erster Gegenstand der Tagesordnung war der Bericht über die Verwendung der von der Staatsverwaltung auf Grund des Uebereinkommens vom 11. Dezember 1883 zur Verfügung gestellten Beträge. Dem Haupt-Rechnungsabschlusse pro 1884 zufolge hat die Staatsverwaltung im Sinne des erwähnten Uebereinkommens durch die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatseisenbahnen folgende Beträge für das Jahr 1884 der Gesellschaft zur Verfügung gestellt: a) für Jahresrenten, Dividenden und Annuitäten 7 278 489 fl. b) für Zahlung der Steuern nebst Zuschlägen 168 357 fl., c) für Bestreitung gesellschaftlicher Auslagen 5 000 fl., zusammen 7 451 847 fl. Hierdurch war der Verwaltungsrath in die Lage gesetzt, dem in der vorjährigen Generalversammlung gefassten Beschlusse entsprechend, den Aktienkoupon vom 1. Juli 1883 und den Koupon vom 1. Januar 1885 mit je 4 fl. 75 kr. einzulösen. Der Verwaltungsrath stellt den Antrag, dass der gleiche Vorgang auch hinsichtlich der Einlösung der am 1. Juli 1885 und am 1. Januar 1886 fällige Koupon mit je 4 fl. 75 kr. einzuhalten sei. Dieser Antrag wurde angenommen. Hierauf wurde eine Statutenänderung beschlossen, wonach im Falle der Einlösung der Kronprinz Rudolfbahn durch den Staat und der sohin erfolgenden Liquidation der Gesellschaft der von der letzten ordentlichen Generalversammlung vor Eintritt der Liquidation gewählte Aufsichtsrath zur Ertheilung des Absolutoriums an die Liquidatoren ermächtigt und diese letzteren beauftragt werden, den Aktionären über das Ergebniss der Liquidation, während deren Dauer die Einberufung einer Generalversammlung nicht stattzufinden hat, im Wege der Publikation durch die „Wiener Zeitung" Bericht zu erstatten.

30. Generalversammlung der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft.

Dieselbe fand am 29. v. M. in Wien statt. Dem Berichte ist zu entnehmen, dass der Ueberschuss des Reinertrages für das Jahr 1884 1 973 398 fl. beträgt. Der Verwaltungsrath beantragt, eine Dividende von 5 Frcs. zu vertheilen, so dass das Gesammterträgniss einer Aktie sich auf 30 Frcs. belaufen würde und ein Rest von 599 525 fl. auf neue Rechnung vorzutragen käme. Der Julikoupon würde sonach mit Hinzurechnung von 5 Frcs. als Abschlagszahlung auf die Zinsen des laufenden Jahres mit 10 Frcs. eingelöst werden. Der Bericht macht unter anderem noch die Mittheilung, dass die Konzession nachgesucht wurde für die Lokalbahnen von Jensovic nach Luzec und von Hrdly (Theresienstadt) nach Mseno im Anschlusse an die nördliche Linie Brünn-Bodenbach, ferner das Studien für die Verbindung der Linie Wien-Bruck mit Hainburg vorgenommen wurden. Der Bericht sowie die Rechnungsabschlüsse pro 1884 und der Antrag des Verwaltungsrathes in betreff der Verwendung des Reinerträgnisses wurden einstimmig und ohne Debatte genehmigt.

Die 32. Generalversammlung der Süd-Norddeutschen Verbindungsbahn

hat am 29. v. M. stattgefunden. Der in bezug auf die Einlösung des Aktienkoupons vom Verwaltungsrathe gestellte Antrag wurde dahin angenommen: Die Generalversammlung wolle beschliessen, der am 1. Juli 1885 fällige Aktienkoupon wird mit 4 fl. Oe. W. eingelöst.

Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Bei der am 1. d. M. stattgehabten Generalversammlung der Oesterreichischen Nordwestbahn wurden betreffs der Verwendung des Reinerträgnisses folgende Mittheilungen gemacht: a) Laut Gewinn- und Verlustkonto schliesst die Rechnung des garantirten Netzes pro 1884 mit einem Abgange von 304 479 fl. Dieser Ausfall ist aus dem zur Einlösung des am 1. Juli 1885 fälligen Koupons der Stammaktien bestimmten Betrage von 900 000 fl. zu decken; es bleiben daher von dieser Summe zur Disposition 595 520 fl. Der Verwaltungsrath beantragt, diesen Koupon mit 3 fl. 30 kr. einzulösen, also im ganzen für 180 000 Stück Aktien 594 000 fl. zu verwenden und den Rest von 1 520 fl. der ausserordentlichen Reserve des garantirten Netzes zuzuschreiben, wodurch sich dieselbe auf 172 902 fl. erhöhen würde. b) Aus dem Betriebsergebnisse des Ergänzungsnetzes pro 1884 steht nach Deckung des Erfordernisses für Zinsen, Tilgungsquoten und sonstige Auslagen ein Betrag von 997 233 fl. zur Verfügung; der Verwaltungsrath beantragt, zur Vertheilung einer Dividende von 7 fl. pro Aktie auf 135 000 Stück Aktien Lit. B den Betrag von 945 000 fl. zu verwenden und den Rest von 52 233 fl. auf neue Rechnung vorzutragen. Es wird sohin beantragt: 1. Der am 1. Juli 1885 fällige Koupon der Stammaktien wird mit 3 fl. 30 kr. Oe. W. eingelöst und der Betrag von 1 520 fl. der ausserordentlichen Reserve des garantirten Netzes gutgebracht. 2. Der am 1. Juli 1885 fällige Koupon der Aktien Lit. B wird mit 7 fl. Oe. W. eingelöst und der hiernach verbleibende Rest von 52 233 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Im Anschlusse hieran theilte der Verwaltungsrath noch mit, dass mit Rücksicht auf die fortwährend ungünstigen Koursverhältnisse der Aktien Lit. B an eine Begebung der noch im Besitze der Bahn befindlichen 15 000 Stück Aktien Lit. B nicht geschritten werden konnte und dieselben sich daher noch im Portefeuille der Gesellschaft befinden. Die obigen Anträge wurden hierauf ohne Debatte einhellig angenommen. Der nächste Gegenstand der Tagesordnung ist der Bericht des Verwaltungsrathes in Bezug auf das Uebereinkommen mit der Regierung wegen Erhöhung des garantirten Anlagekapitals. Diesbezüglich wird im wesentlichen mitgetheilt: In der ausserordentlichen Generalversammlung vom 12. Februar l. J. wurde das am 28. Dezember 1884 mit der Regierung abgeschlossene Protokollar-Uebereinkommen, betreffend die Feststellung der Bedingungen für die Erhöhung des garantirten Anlagekapitals der Oesterreichischen Nordwestbahn, genehmigt. Da die Nordwestbahn an dieses Uebereinkommen nur gebunden ist, wenn die legislative Genehmigung desselben bis 1. Juli 1885 erfolgt, diese Bedingung aber infolge des inzwischen eingetretenen Sessionsschlusses und somit die Perfektion dieses Protokollar-Uebereinkommens innerhalb der in demselben vorgesehenen Frist — bis 1. Juli 1885 — nicht erfolgen kann, so hat der Verwaltungsrath infolge Aufforderung der Regierung mit dieser ein neues Uebereinkommen, und zwar am 7. Mai 1885, abgeschlossen, welches nur insoweit Aenderungen enthält, als dieselben durch die geänderte Sachlage nothwendig wurden. Diese Aenderungen sind getroffen: a) im § 1 des neuen Uebereinkommens, wo nämlich in die Auslagen für Investitionen auch der Bedarf pro 1885 mit einbezogen wurde, und sohin die betreffende Investitionssumme mit 3 750 000 fl. — anstatt, wie im ersten Uebereinkommen, 3 014 491 fl. — beziffert erscheint; b) eine zweite Aenderung betrifft den Baarbetrag, welchen die Gesellschaft nach Perfektion des gegenwärtigen Uebereinkommens auf Abschlag der Refundirungssumme an die Staatsverwaltung als erste Rückzahlung zu leisten hat und welcher mit 3 250 000 fl. in Silber — statt wie früher 2 900 000 fl. — beziffert erscheint; endlich c) wird der Endtermin für das Perfektwerden des neuen Protokollar-Uebereinkommens — respektive für die Genehmigung desselben seitens der Legislative — bis 1. Juli 1886 erstreckt. Sämmtliche anderen Punkte des neuen Uebereinkommens sind mit den entsprechenden Punkten des früheren identisch. Der Verwaltungsrath stellt sohin den Antrag: „Die Generalversammlung wolle beschliessen, das Protokollar-Uebereinkommen mit der Regierung ddo. 7. Mai 1885 in betreff Festsetzung der Modalitäten der Bedeckung des Bedarfes für Investitionen des garantirten Netzes der Oesterreichischen Nordwestbahn wird genehmigt".

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Börsensteuer in Deutschland, die Zollnovelle und die Erkrankung des Deutschen Kaisers wirkten zu Anfang der Woche deprimirend, während gegen deren Schluss durch die Ermässigung des Englischen Zinsfusses und die unerwartete Steigerung der Zuckerpreise die Stimmung günstiger wurde. Die vorzüglichen Ernteaussichten besserten die Kourse der Exportbahnen. So notiren Karl-Ludwig 249,75, Nordwest 166,50, Staatsbahn 298 und Südbahn 129; dagegen war Elbethal (163,50) wegen des ungünstigen Jahresergebnisses (siehe oben) rückgängig. Favorisirt war Lemberg-Czernowitz (230,50) wegen ihrer steigenden Einnahmen und Dux-Bodenbach wegen der vom Verwaltungsrathe beantragten hohen Dividende.

Aus Sachsen.

Personenfrequenz zu Pfingsten 1885.

In Sachsen, welches vermöge seiner ungewöhnlich dichten Bevölkerung auch in regelmässigen Zeiten besonders stark frequentirte Personenzüge aufweist, führt das Pfingstfest meist einen Personenverkehr herbei, der nur mit Aufbietung aller Kräfte benutzt werden kann. So wurden in diesem Jahre am 23., 24., 25. und 26. Mai auf sämmtlichen Sächsischen Stationen und Haltestellen

467 054 Stück Billets

unter Erzielung einer Einnahme von 718 328 ℳ 75 ₰ verkauft. Unter diesen Billets befanden sich 290 527 Tagesbillette, so dass sich die Zahl der Fahrten auf 757 581 beläuft.

Unter Abzug des Billetverkaufs der seit Pfingsten vorigen Jahres neueröffneten Verkehrsstellen sind 457 272 Stück — gegen das Vorjahr 16 987 Stück Billets = 4 pCt. mehr — verkauft und 712 919 ℳ 65 ₰ — gegen das Vorjahr 7 946 ℳ 28 ₰ = 1 pCt mehr — erlöst worden. Es sind also, da die Einnahmen nicht in gleichem Masse gestiegen sind, als die Zahl der verkauften Billets, letztere durchschnittlich für kürzere Strecken entnommen worden, und so belief sich auch der Durchschnittspreis einer Fahrt in diesem Jahre auf nur 0,96 ℳ gegen 0,98 ℳ im Jahre 1884.

Auf die einzelnen Tage vertheilte sich die Frequenz in folgender Weise: Pfingstsonnabend 22 pCt., Pfingstsonntag 33 pCt., Pfingstmontag 26 pCt., Dienstag 11 pCt.

Am stärksten Tage (dem Pfingsonntag) wurden — unter Abzug der neueröffneten Verkehrsstellen — 150 890 Stück Billets mit 267 864 Fahrten verkauft. Da pro 1884 sich der Verkauf auf allen Sächsischen Verkehrsstellen zusammen durchschnittlich auf 41 647 Stück Billets mit 61 087 Fahrten täglich stellte, so überstieg der Verkehr am Pfingstsonntag das Vierfache der täglichen Durchschnittsleistung, und wenn es gelungen ist, einen so ausserordentlichen Verkehr ohne nennenswerthe Störung zu bewältigen, so ist das um so mehr anzuerkennen, als auf den Sächsischen Staatsbahnen die Durchschnittsleistung ohnehin schon eine verhältnissmässig hohe ist.

In welch' ausserordentlichem Grade alle Betriebsmittel in Anspruch genommen wurden, ergibt sich daraus, dass von den Ende 1884 vorhandenen 81 709 Personenwagen-Plätzen ein jeder durchschnittlich besetzt war am Pfingstsonnabend 2 mal, am Pfingstsonntag 3 mal, am Montag 2 mal und am Dienstag 1 mal.

Den stärksten Billetverkauf hatte Dresden-Altstadt mit 40 480 Stück, dann folgt Chemnitz mit 33 520 Stück, Dresden-Neustadt (Leipz. Bahnh.) mit 20 467 Stück etc.

Aus dem Jahresbericht der Bremer Handelskammer pro 1884.

Eine Besserung der allgemeinen Lage des Bremischen Handels ist auch im Berichtsjahre nicht eingetreten, da die Ueberproduktion fast auf allen Gebieten auch den Handel in Mitleidenschaft gezogen hat; dasselbe ist bei der Rhederei der Fall, wo die Frachten auf ein Minimum zurückgegangen sind. Ein Aufschwung wird besonders von dem Ausbau der Unterweser bis Bremen und der Herstellung leistungsfähiger Wasserstrassen nach dem Hinterlande erwartet, so dass das Rhein-Weser-Elbe-Kanalprojekt mit lebhafter Spannung verfolgt wird.

Eine seit Jahren schwebende Frage, die eine empfindlich fühlbare Unsicherheit herbeiführte, der Bremische Zollanschluss hat nunmehr seine Erledigung gefunden.

Das ausserhalb der gemeinschaftlichen Zollgrenze befindliche Gebiet Bremens wird gleichzeitig mit Hamburg, also nach dem 1. Oktober 1888, an einem vom Bundesrathe festzustellenden Tage dem Zollgebiete angeschlossen.

In Bremerhafen soll das bisherige Hafengebiet Zollausschluss bleiben und gegen die Stadt zu durch ein Zollgitter abgegrenzt werden.

Für die Stadt Bremen, bei welcher sämmtliche bisherige Hafenanlagen, Löschanstalten und Waarenhäuser in das Zollgebiet fallen, wird ein neuer Freibezirk hergestellt. Ein im Nordwesten der Stadt am rechten Weserufer belegenes Terrain soll zollsicher umgrenzt und als Ausland behandelt werden. Innerhalb dieses Bezirks soll die Ein- und Ausfuhr sowie die Lagerung und Behandlung der Waaren von jeder Zollkontrolle befreit bleiben.

Gleichzeitig wird die Unterweser in das Zollgebiet eingeschlossen; die Zollgrenze ist oberhalb Geestemünde über die Weser zu legen. Für den seewärtigen Schiffsverkehr ist das Hauptzollamt zu Bremen Grenzzollamt. Die Funktionen des Ansagepostens und der Begleitungsbeamten können durch auf das Zollinteresse vereidigte Lootsen wahrgenommen werden.

Die Hamburg zugestandenen, regulativmässigen Erleichterungen sollen auch auf Bremen Anwendung finden.

Die Zoll- und Steuerverwaltung im Bremischen Staatsgebiet wird von der Freien Hansestadt Bremen ausgeübt.

Zu den entstehenden Kosten leistet das Reich einen Beitrag bis zur Maximalsumme von 12 Millionen Mark.

Wenn die Handelskammer auch kein Bedenken hegt, dass das neue Freihafengebiet nicht erneut — wie das Hamburgische — unter den Schutz das Artikels 34 der Reichsverfassung gestellt ist, so bedauert sie doch lebhaft, dass es Bremen nicht wie Hamburg zugestanden ist, in dem neuen Freihafengebiet Exportindurstrie zu betreiben.

Der Generalplan und Generalkostenanschlag, welch letzterer sich auf 34 500 000 ℳ beläuft, hat die Genehmigung seitens des Senats und der Bürgerschaft gefunden, bedarf jedoch noch der Zustimmung des Reichskanzlers.

Zur Ausführung ist eine Deputation mit weitgehenden Vollmachten niedergesetzt.

Bezüglich der Subventionirung Deutscher Dampferlinien wird es schmerzlich empfunden, dass vom Westen und Südwesten Deutschlands das Anlaufen von Rotterdam und Antwerpen gefordert sei, wodurch die Konkurrenzverhältnisse zu Ungunsten der Deutschen und zum Vortheil der Belgisch-Holländischen Häfen verschoben würden.

Der Gesammtverkehr der für Bremische Rechnung auf der Weser eingegangenen Seeschiffe ergab 2 992 Schiffe mit 1 343 508 Registertons, von denen 574 Schiffe mit 789 015 t auf die Transatlantische, 2 418 Schiffe mit 554 493 t auf die Europäische Fahrt entfielen; das Vorjahr weist nur 2 869 Schiffe mit 1 258 529 Registertons auf.

Zur Hebung des im Vergleich zu den Konkurrenzhäfen Hamburg und Antwerpen unbedeutenden Europäischen Seeverkehrs ist namentlich das Projekt der Weserkorrection von Wichtigkeit, doch steht die baldige Ausführung nur dann zu erwarten, wenn Bremen dieselbe auf alleinige Kosten übernimmt; man wünscht dann eine Korrektionsgebühr von dem daraus Nutzen ziehenden Verkehr zu erheben.

Von der Verbesserung der Fahrwasserverhältnisse infolge des Durchstichs der Langen Bucht zwischen Lankenau und Hasenbüren, der voraussichtlich im Spätsommer d. J. dem Verkehr übergeben werden wird, wird ebenfalls eine Besserung des gesammten Schiffsverkehrs erwartet.

Was den Stadtbremischen Verkehr auf der Unterweser anlangt, so betrug derselbe an Flussfahrzeugen von Häfen der Unterweser 5 488 mit 450 601 Registertons gegen 5 583 mit 423 719 t und an Seeschiffen direkt aus See 1 065 mit 100 219 t gegen 1 078 mit 95 281 t; Zahlen, die seit dem Jahre 1852 noch nicht erreicht sind.

Die Fahrwasserverhältnisse der Oberweser haben sich im verflossenen Jahre durchaus günstig entwickelt. Gleichwohl sind auch hier Verbesserungen nicht ausgeschlossen und lebhaft gewünscht und zwar: 1. die Einführung einer einheitlichen Reihefahrt, die promptere Verladung und billigeren Betrieb als Vorzüge für sich hat; 2. die Legung einer Kette namentlich auf den oberen Strecken der Weser und 3. die Kanalisation der Fulda, die durch die Heranziehung Kassels an die Oberweserschifffahrt von grosser Bedeutung ist.

Um den Export Deutscher Kohle nach überseeischen Ländern anzuregen, hatte sich unter Geschäftsführung der Bremer Handelskammer eine Kommission gebildet. Zurückgeschreckt zunächst durch die ablehnende Haltung des Preussischen Herrenhauses zur Vorlage des Dortmund-Ems-Kanals, empfing sie neue Anregung durch die günstige Stellungnahme der Preussischen Staatsregierung hierzu und besonders durch die Vorlage, betreffend die Subventionirung von Dampferlinien, welche gerade die Ostasiatischen Gewässer, in denen der Absatz Deutscher Kohle am meisten Erfolg verspricht, mit schnellen und wohlfeilen Verbindungen versieht. Es wurde daher in einer Versammlung der Gedanke der Begründung einer Deutschen Kohlenexport-Gesellschaft angeregt, doch erachtet man nach eingehender Prüfung als Voraussetzung hierzu nothwendig eine weitere Ermässigung der Tarife für Exportkohlen, ferner eine Verbesserung der Kohlenverladevorrichtungen in den betreffenden Häfen und Erhebungen über die Abwickelung des Kohlengeschäfts an den überseeischen Plätzen, sowie über die Bedingungen der Anlage von Kohlenstationen daselbst. Die Thätigkeit der Kommission hat einen Abschluss noch nicht erreicht.

Auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens hat die Handelskammer ausser der Beantragung der Ein- und Verlegung von Personenzügen besonders darin das Feld ihrer Thätigkeit gesucht, dass sie durch Erwirkung von Frachtermässigungen seitens der Eisenbahnen den durch die besseren Wasserstrassen begünstigten Konkurrenzplätzen, besonders den Belgisch-Holländischen Häfen, die sich ausserdem auf den Belgischen und Holländischen Linien ausserordentlich billiger Tarife erfreuen, den Verkehr Westfalens und des Rheinlandes sowie Südwestdeutschlands zu entziehen suchte. Bezüglich des Rheinisch-Westfälischen Verkehrs gestand die Königliche Eisenbahndirektion Hannover zu, dass man die gleiche Strecke, wie ab Rotterdam-Deutsche Grenze (Venlo) (174 km), so ab Bremen nach dem Industriegebiet zu den Niederländischen Taxen fahre. (Antwerpen, das durchweg 2 Frcs. pro Tonne billiger als die Holländischen Frachten geniesst, ist immerhin noch besser gestellt.) Die fernere Hoffnung auf Erlangung von Ausnahmetarifen für die bedeutenderen Artikel des Bremischen Handels mit den wichtigeren Stationen des Industriebezirks, sowie auf günstigere Tariferstellung im Südwestdeutschen Verkehre hat sich noch nicht verwirklicht.

Den Export von Sammet- und Seidenwaaren ab Crefeld nach Nordamerika, von dem der Bremische Antheil von 81 pCt. in 1880 auf 16,27 pCt. im Jahre 1883 gesunken, während der von Antwerpen in derselben Zeit von 3 auf 76,24 pCt. gestiegen ist, glaubt die Handelskammer dadurch Bremen wieder zuführen zu können, dass sie von der Eisenbahn eine beschleunigte und mit der regelmässigen Abfahrt der Norddeutschen Lloyddampfer korrespondirende Beförderung ohne Frachterhöhung erwirkt hat und von dem Norddeutschen Lloyd, der bekanntlich eine unübertroffene Schnelligkeit und Sicherheit der Beförderung garantirt, eine den Antwerpener und Rotterdamer Seefrachten für die betreffenden Artikel entsprechende Ermässigung des Frachtsatzes. Die gleichen Vergünstigungen erhofft man für Elberfelder und Barmener Exportartikel; gleichzeitig ist auch der Wunsch nach Ausnahmetarifen für Spiegelglas ab Fürth zum Export, sowie für Reisstärke, Mineralwasser, Thüringische Waldartikel und Holzstoffpappe rege.

Gelegentlich einer Anfrage der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover wies die Handelskammer darauf hin, dass, abgesehen vom Handel, auch für die Deutschen Bahnen eine Gefahr darin liegen würde, wenn das Russische Petroleum von Süden her über Genua das Schweizerische, über Fiume und Triest das Oesterreichisch-Ungarische Absatzgebiet dem Amerikanischen Oel entrisse und glaubt, dass dem durch Herabsetzung der Petroleumfrachten ab den Nordseehäfen entgegengetreten werden müsse. Im Zusammenhange hiermit suchte man beim Preussischen Landeseisenbahnrathe einer einseitigen Ermässigung der Petroleumtarife ab der Russischen Grenze entgegenzuwirken. Derselbe erklärte sich jedoch gegen jede Tarifreduktion; eine definitive Entscheidung steht noch aus.

Den eingetretenen Rückgang der Baumwolltransporte über Bremen nach Lodz (Russland), der darin seinen Grund hat, dass der Transport von Amerikanischer Baumwolle von Bremerhafen per Schiff nach Danzig, die Weichsel hinauf bis zum Umschlagsplatz und alsdann per Bahn nach Lodz sich pro 100 kg um 0,75 bis 0,90 ℳ billiger als auf dem direkten Wege Bremerhafen-Lodz per Eisenbahn stellt, während für Ostindische Baumwolle zu Gunsten des Weges via Danzig gegen die Beförderung London-Bremerhafen-Lodz sich sogar eine Frachtdifferenz von 1,66 ℳ ergibt, diesen Rückgang wünscht die Handelskammer ebenfalls durch Tarifermässigung aufzuhalten, zumal der Frachtsatz von 3,31 ℳ pro 100 kg für die Strecke Bremen-Schnittpunkt der Russischen Grenze durchaus nicht in billigem Verhältniss zu dem Frachtsatz von 1,15 ℳ für Baumwolle im Deutsch-Mittelrussischen Verkehr steht. Stattgegeben ist dem Antrage noch nicht.

Von dem Berner Entwurf eines internationalen Frachtrechts begrüsst die Handelskammer das Verbot der Refaktien, glaubt jedoch nicht, dass es im internen Verkehr der Vertragsbahnen — wie es die Preussische Regierung beantragt hat — erreichbar sein wird; mit nicht minderer Freude hat sie die Bestimmung aufgenommen, dass seitens des Absenders Ausstellung eines Duplikatfrachtbriefes verlangt werden kann, dessen Inhaber dann allein noch das Verfügungsrecht über die Sendung besitzt.

Die Betriebsresultate der Russischen Eisenbahnen im Jahre 1884.

Das Jahr 1884 ist in seinem Endresultat für die Russischen Eisenbahnen im grossen und ganzen ein erheblich weniger befriedigendes gewesen, als man auf Grund des Betriebsergebnisses in den beiden ersten Quartalen des letztverflossenen Jahres anzunehmen geneigt war. Neben einer verhältnissmässig geringfügigen Steigerung der Passagierfrequenz machte sich bereits von den ersten Wochen des zweiten Semesters an infolge des völligen Darniederliegens des Exports eine von Monat zu Monat zunehmende Verringerung des Fracht- und Eilgüterverkehrs bemerkbar, was denn auch bewirkte, dass die Eisenbahnen im letztverflossenen Jahre trotz des weiteren Ausbaues des Eisenbahnnetzes fast zwei Millionen Rubel weniger vereinnahmten als im Jahre 1883. Die Schwankungen, welchen das Betriebsergebniss der Bahnen im Berichtsjahre unterworfen war, veranschaulicht am besten die nachfolgende vergleichende Uebersicht der Monatseinnahmen in den Jahren 1884 und 1883. Es wurden nämlich insgesammt vereinnahmt im Jahre

	1884 Rbl.	1883 Rbl.		gegen 1883 Rbl.
Januar	18 946 364	17 774 795	+	1 171 569
Februar	17 921 499	16 352 535	+	1 568 964
März	18 355 818	15 894 432	+	2 461 386
April	12 605 646	11 847 432	+	758 214
Mai	18 616 344	18 390 686	+	235 658
Juni	20 030 437	19 253 350	+	777 087
Juli	18 085 858	18 018 825	+	77 033
August	20 217 432	21 520 086	—	1 302 654
September	21 326 081	23 029 931	—	1 703 850
Oktober	22 495 810	23 080 676	—	584 866
November	18 502 596	20 992 827	—	2 490 231
Dezember	19 247 068	22 404 348	—	3 157 280

Die Gesammteinnahme im Jahre 1884 beziffert sich sonach auf 226 572 545 Rbl. und bleibt hinter der des Vorjahres um 1 987 334 Rbl. = 3,13 pCt. zurück. Die diesjährige Bruttoeinnahme aller Bahnen ergibt einen mittleren Werstertrag von 10 067 Rbl. Zur Vergleichung des Betriebsergebnisses der Eisenbahnen für das Jahr 1884 mit dem der Vorjahre lassen wir nachstehend eine Uebersicht der Betriebsergebnisse für die letzten sechs Jahre folgen:

	Bahnnetz: Werst	Bruttoeinnahme: insgesammt Rbl.	pro Werst Rbl.
1883	22 215	231 875 496	10 587
1882	21 593	215 162 890	10 091
1881	21 262	200 840 087	9 459
1880	21 226	193 205 930	9 145
1879	21 101	213 158 391	10 282
1878	20 473	221 695 761	11 223

Die Gesammtlänge der Bahnen, von denen gegenwärtig 6 der Regierung und die übrigen 45 Privatgesellschaften gehören, betrug zum 1. Januar 1884 21 215 Werst. Im Laufe des Berichtsjahres wurden dem Verkehr übergeben die 471 Werst lange Katharinenbahn und die 352 Werst lange Wilna-Rownobahn, insgesammt 823 Werst. Zum Schluss des Jahres 1884 betrug das Bahnnetz somit 23 038 Werst.

Was die Frequenz der Russischen Bahnen im Jahre 1884 betrifft, so gelangten zur Beförderung 34 674 853 Passagiere (818 818 mehr als im Vorjahre), 2 287 955 Militärpersonen (162 688 weniger als im Vorjahre), 7 306 452 Pud Eilgüter (282 311 Pud mehr als im Vorjahre) und 2 580 457 985 Pud ordinäre Frachtgüter (19 024 150 Pud mehr als im Vorjahre). Diese Ziffern über den Frachtgutverkehr geben übrigens nicht das eigentliche Quantum der auf den Russischen Eisenbahnen zur Beförderung gelangten Waaren an; sie sind nämlich aus der Summation des Güterverkehrs einer jeden einzelnen Bahn entstanden, während das nämliche Pud Waare oft mehrere Bahnen passirt hat. Zu dieser unmittelbar von den Absendern auf den Aufgabestationen im Jahre 1884 entgegengenommenen Gütermenge kommen dann noch die von den Russischen Bahnen im direkten Verkehr von ausländischen Bahnen und Dampfschifffahrts-Gesellschaften übernommenen 41 020 739 Pud ordinären Frachtgüter hinzu, während im Jahre 1883 von Frachtgütern dieser Art im direkten Auslandsverkehr 54 206 510 Pud übernommen worden waren. Mithin hat dieser Zweig des Frachtgüterverkehrs im Berichtsjahre einen Rückgang von mehr als 13 Millionen Pud erfahren.

Diesen Mittheilungen über das gesammte Betriebsresultat der Russischen Eisenbahnen während des Berichtsjahres lassen wir noch eine Uebersicht der Betriebsergebnisse der einzelnen Eisenbahngesellschaften folgen. In dieser Uebersicht theilen wir die Bahnen in drei Gruppen ein, zur ersten Gruppe zählen diejenigen Bahnen, deren mittlerer Werstertrag die mittlere Wersteinnahme des gesammten Russischen Bahnnetzes übersteigt; zur zweiten Gruppe gehören sodann die Bahnen, deren mittlerer Werstertrag die mittlere Wersteinnahme des gesammten Bahnnetzes nicht erreicht, aber immerhin noch mehr als die Hälfte desselben beträgt und zur dritten — endlich die Bahnen, welche in ihrem mittleren Werstertrag nicht einmal die Hälfte der mittleren Wersteinnahme sämmtlicher Bahnen erreicht haben.

Zur ersten Gruppe zählen nach dieser Eintheilung die nachfolgenden 22 Bahnen mit einer Ausdehnung von 7 031 Werst, deren Wersteinnahme die sich auf 10 067 Rbl. beziffernde mittlere Wersteinnahme aller Russischen Bahnen übersteigt.

Eisenbahn	Länge Werst	Einnahme insgesammt Rbl.	pro Werst Rbl.	gegen 1883 pCt.
Nikolaibahn	609	22 922 396	37 951	— 4,50
Moskau-Rjasan	243	7 019 475	28 887	— 2,15
Rjasan-Koslow	198	5 602 026	28 293	— 2,05
Warschau-Wien	325	8 505 485	26 171	+ 1,08
Zarskoje-Sselo	25	556 414	22 257	— 1,14
Moskau-Nishegorod	410	8 685 994	21 185	— 7,80
Moskau-Kursk	512	10 700 836	20 900	+ 3,02
Lodz-Fabrikbahn	26	480 944	18 498	— 5,62
Grjasi-Borissoglebsk	199	3 127 565	15 716	+ 9,84
Kursk-Kiew	439	5 866 588	13 364	+ 3,68
Orel-Grjasi	283	3 648 560	12 892	+ 2,53
Tambow-Koslow	68	874 523	12 861	— 1,65
Rybinsk-Bologoje	280	3 562 570	12 723	+ 5,09
Warschau-Terespol	200	2 489 043	12 445	+ 2,77
Kursk-Asow	763	9 393 560	12 311	+ 0,30
Orel-Witebsk	488	5 789 374	11 863	— 1,51
Moskau-Jarosslaw	272	3 201 766	11 771	+ 3,40
Wolga-Don	73	827 003	11 329	— 4,31
Riga-Dünaburg	214	2 408 040	11 253	— 9,56
Rjashsk-Morschansk	132	1 400 607	10 611	+ 1,45
Dünaburg-Witebsk	244	2 588 729	10 610	— 8,32
Moskau-Brest	1 028	10 367 761	10 085	+ 1,16

Von diesen 22 Bahnen erzielten demnach während des Berichtsjahres 1884 11 Mehreinnahmen, welche sich zwischen 0,30 bis 9,84 pCt. bewegten, während bei den übrigen 11 Bahnen dieser Gruppe die Einnahmen gegen das Vorjahr um 1,14 bis 9,56 zurückgeblieben sind.

In der zweiten Gruppe lassen wir nun diejenigen Bahnen folgen, deren Wersteinnahme zwar die für das Berichtsjahr sich ergebende mittlere Wersteinnahme aller Bahnen nicht erreicht, aber immer noch über die Hälfte derselben — 5 033 Rbl. — beträgt.

Eisenbahn	Länge Werst	Einnahme insgesammt Rbl.	pro Werst Rbl.	gegen 1882 Rbl.
Südwestbahnen	2 297	22 469 026	9 782	— 4,79
Koslow-Rostow	780	7 387 069	9 471	— 1,60
Petersburg-Warschau	1 207	11 251 620	9 322	+ 1,96
Borissoglebsk-Zarizyn	426	3 727 209	8 749	+ 5,38
Romny	711	6 513 472	8 640	— 8,50
Riga-Bolderaa	17	137 329	8 078	+ 5,71
Tambow-Ssaratow	360	2 737 305	7 604	+ 1,18
Warschau-Bromberg	138	1 037 207	7 516	— 11,51
Baltische	568	4 065 687	7 158	— 6,09
Orenburg	508	3 617 873	7 122	+ 1,08
Morschansk-Ssysran	498	3 516 444	7 061	+ 0,38
Charkow-Nikolajew	830	5 609 352	6 758	— 2,65
Fastowo	334	2 195 944	6 575	+ 12,12
Rostow-Wladikawkas	652	4 236 025	6 497	— 17,59
Weichselbahn	507	3 185 461	6 283	— 5,99
Losowo-Ssewastopol	644	3 938 414	6 116	+ 6,49
Schuja-Iwanowo	171	951 666	5 565	+ 7,89
Mitau	127	706 690	5 564	+ 6,63
Riga-Tuckum	54	316 566	5 276	+ 5,02
Rjashsk-Wjasma	657	3 441 530	5 238	+ 3,54
Libau-Radsiwilischki	480	2 657 982	5 233	— 9,23

Unter der zweiten Gruppe finden wir somit über die Hälfte der Russischen Eisenbahnen, und zwar 21 Bahnen mit einer Gesammtausdehnung von 11 966 Werst. Von diesen Bahnen hatten im Vergleich zum Vorjahr 9 Mindereinnahmen im Betrage von 1,18 bis 17,59 pCt., während die übrigen 12 Mehreinnahmen von 0,38 bis 12,12 pCt. erzielten.

Zur dritten Gruppe endlich gehören die übrigen Bahnen, deren Wersteinnahme nicht einmal die Hälfte der mittleren Wersteinnahme aller Bahnen erreicht und sich zwischen 1 308 Rbl. und 4 848 Rbl. bewegte.

Eisenbahn	Länge Werst	Einnahme insgesammt Rbl.	pro Werst Rbl.	gegen 1883 Rbl.
Transkaukasische	940	4 556 829	4 848	+ 2,62
Uralbahn	669	3 188 317	4 766	— 5,83
Baskuntschak	72	325 983	4 528	+ 59,55
Nowotorshok	127	504 990	3 976	— 1,22
Liwny	57	210 497	3 693	— 15,43
Nowgorod	157	471 760	3 005	+ 3,48
Jarofflaw-Wologda	192	536 007	2 792	— 4,74
Donez-Kohlenbahn	660	1 716 607	2 601	+ 5,22
Katharinenbahn	471	696 009	2 384	—
Murom	100	223 914	2 239	+ 5,58
Bekowo-Zweigbahn	14	29 172	2 084	+ 1,26
Wilna-Rowno-Pinsk	490	250 936	1 818	— 0,49
Putilow	28	48 516	1 733	+ 56,83
Ssestrorjezk	6	10 184	1 697	+ 2,97
Borowitschi	28	44 414	1 586	+ 2,99
Obojan	30	39 237	1 308	+ 39,59

Zu dieser letzten Gruppe zählen also 16 Bahnen mit einem Bahnnetz von 4 041 Werst. Uebrigens haben nur 5 der Bahnen dieser Gruppe gegen das Vorjahr Mindereinnahmen von 0,49 bis 15,43 pCt. zu verzeichnen gehabt, während die übrigen Bahnen Mehreinnahmen von 1,26 bis 59,55 pCt. erzielten.

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LIV.

Die Verwaltung der Brooklyner Hochbahn hat Wort gehalten: Am 13. Mai 1885 wurde die Bahn durch eine Festgesellschaft eingeweiht, am 14. Mai dem allgemeinen Betriebe übergeben.

Gestern, am 16. Mai, machte ich einen Ausflug nach der „Stadt der Kirchen", wie Brooklyn genannt wird, um die neue Bahn zu besichtigen.

Der eine Terminus befindet sich richtig, wie ich vermuthete und bereits früher einmal andeutete, an der Kreuzung von Washington- und York-Street, doch soll die Bahn baldigst bis Fulton-Ferry verlängert werden.

Treppen und Stationsgebäude, wie auch die auch die Plattformen, sind durchweg noch nicht ganz vollendet, obwohl diensttauglich, überall wird die letzte Hand angelegt. Ein jeder Zug bestand gestern aus 3 Waggons; diese, die Lokomotiven, die Eisenkonstruktion, der Oberbau, alles ist fast genau so, wie auf den Newyorker Hochbahnen — nur gab es noch keine Billette. In den Waggons lagen noch keine jener dicken Matten aus Cocosfaserseilen, welche auf den Newyorker Hochbahnen trotz aller Reinlichkeit seitens der Company die bereits erwähnten Wolken getrockneter Auswürfe abgeben.

Die Brooklynbahn besitzt sehr viele Kurven, und fand ich in denselben nicht nur die hölzernen Längsbalken überall verdoppelt, sondern es sind auch ausserdem eiserne Zwangschienen, welche nach den äusseren Seiten der Kurven zu liegen, angebracht. Auf den Newyorker Hochbahnen findet man nicht in allen Kurven eine derartige doppelte Sicherung.

Wir hielten etwa ein Dutzend Mal an und legten die Strecke hin in fast genau 25 Minuten zurück. Die Rückfahrt erforderte etwa dieselbe Zeit. Der andere Terminus ist zur Zeit „Broodway and Gates Avenue Station", 5 Englische Meilen von Brooklyn Bridge (in deren Nähe ja der eine Terminus liegt) entfernt. Von „Broadway-Gates Avenue Station" aus erblickt man bereits eine lange Strecke der Fortsetzung nach East Newyork. Diese Vorstadt Brooklyns liegt (von uptown, Manhattan Island aus betrachtet) gegen Coney Island zu, doch immerhin noch einige Englische Meilen davon entfernt.

Man zahlt jetzt zu jeder Tageszeit 5 Cents für die ganze Strecke, welche im Betriebe ist, bei Tage gehen alle 5 Minuten Züge ab, doch sind dieselben bereits so besetzt, dass man wahrscheinlich baldigst 4 Waggons für einen Zug nehmen und die Züge alle 3 Minuten expediren wird, wenigstens in jenen Stunden, welche der Newyorker 5 Cents-Zeit ensprechen. Vorläufig fehlt es noch an rollendem Material zu solchem Verkehre.

Grosse Gebiete von Brooklyn, welche noch nicht bewohnt oder bebaut sind, werden durch diese Hochbahn erschlossen; allerdings beginnen die Bewohner jener Strassen, durch welche sie führt, bereits zu raisonniren, es genirt sie der Lärm und der Dunst, welcher den Lokomotiven entströmt; die Gase, welche herausgepufft werden, sind auch wahrhaft tödtlich. Es ereignet sich oft, dass man sie athmet, wenn man auf einem Perron steht und der Wind die Aushauchungen der Lokomotive eines einlaufenden Zuges herbeiweht.

Zur 5 Cents-Zeit kann man jetzt von der 155. Strasse 9. Avenue via Batterie, Chathamsquare, City-Hall, Brooklynbridge, Brooklyn Hochbahn in etwa 1 Stunde 20 Minuten für 17½ Cents tour, in 2 Stunden 40 Minuten für 35 Cents tour und retour nach dem jetzigen Terminus Brodway-Gates Avenue fahren. Geht man von Chamberstreet-Station, 6. Avenue Bahn, zu Fuss zur Brücke, spart man Zeit und 5 respektive 10 Cents.

Die Hamburg-Amerikanische Packet-Aktiengesellschaft hat seit einiger Zeit ihre Zwischendeckspreise von hier nach Plymouth, Cherbourg, Hamburg auf 15 Dollar, von Hamburg und Havre nach hier auf 18 Dollar erhöht.

Diese Erhöhung kann auf die diesjährige Einwanderung nicht viel Einfluss mehr haben, indem man von hier aus Billets, welche 1 Jahr lang gültig sind, an Verwandte und Bekannte nach Europa zu senden pflegt. Der frühere Preis Hamburg-Newyork war 10 Dollar; von Newyork bis Chicago kostet es immer noch per Pennsylvaniabahn für Zwischendeckpassagiere 1 Dollar, zusammen demnach 11 Dollar.

Die Einwanderung nimmt wieder ungeheure Dimensionen an, 3 000, 5 000, 4 000, so geht es fast jeden Tag.

Laut offiziellen Berichten sind im Monat April d. J. 97 pCt. nachgewiesen, und dieser Satz ergibt 50 943 wirkliche Einwanderer in die Vereinigten Staaten; auf Deutschland kommen allein 18 101. Jetzt im Mai schwillt jedoch der Strom der Einwanderer unerhört an.

Vor Jahresfrist gab man ja den Mummenschanz „Der Rattenfänger von Hameln“ in Hameln.

Nun, ich meine, wenn ich die Schaaren der Einwanderer mit Bündeln, Kindern und Kegeln unbeholfen, vertrauensselig, von verschmitzten Agenten durch Greenwichstreet oder Washingtonstreet geschleppt sehe, der Rattenfänger von Hameln treibe noch heute sein Unwesen. Seine Pfeife dreht er sich aus einem Railroadticket, kombinirt mit Steamboatticket von Deutschland nach Chicago à 11 Dollar!

Das ist äusserst beschämend für uns Deutsche. Man hoffe ja nicht, hier je ein Deutschthum entstehen zu sehen — nur Phantasten können so etwas glauben; das Deutschthum geht hier so rapid zu Grunde, wie jetzt in Oesterreich. Wer die Auswanderung hierher der Deutschen Propaganda halber begünstigen würde, wäre geradezu ein Narr.

Den biederen Riel hat man gefangen genommen, er soll jetzt sehr friedfertig geworden sein und schön gebeten haben, man möge ihn nicht erschiessen. Er zieht den Tod durch Altersschwäche vor.

Der grösste Oceandampfer nach dem „Great Eastern“ soll jetzt die „Etruria“ sein. Heute meldet man aus Europa telegraphisch, dass sie auch in etwa 6 Tagen und einigen Stunden hinüber gefahren sei. Das bedeutet: Kein heisses Lager auf der ersten Reise.

Litteratur.

— st. — **Anleitung zur Errichtung und Instandhaltung oberirdischer Telegraphen- und Telephonlinien aus Lazare Weiller's Patent Silicium-Bronzedraht.** Bearbeitet nach Mittheilungen erfahrener Fachingenieure von J. B. Grief. Mit über 100 Originalabbildungen, 3 Schemen, 1 Plan und 18 Tabellen. Preis in Leinwand gebunden 2 fl. Oe. W. oder 3,50 ℳ Wien, 1885. Verlag von L. W. Seidel und Sohn.

Die in ungeahnter Weise zunehmende Ausdehnung der Telegraphie und über alle Erwartung rasch erfolgte Einbürgerung des Fernsprechwesens haben verschiedene Neuerungen und Verbesserungen an den Leitungen erforderlich gemacht. Unter diesen hat die Einführung des Silicium-Bronzedrahtes sehr günstige Resultate ergeben.

Nachdem aber die bestehenden Vorschriften über Herstellung von elektrischen Leitungen bei Anwendung dieses neuen Materials unzureichend sind, so hat der Verfasser es unternommen die Erfahrungen von Fachmännern, welche grössere Arbeiten mit dem neuen Leitungsmaterial ausgeführt haben, zur Aufstellung einer bezüglichen Anleitung zu benutzen.

In dem vorliegenden Werkchen werden zunächst die Eigenschaften der Siliciumbronze besprochen und deren Zweckmässigkeit als Leitungsmaterial für alle Arten von Linien nachgewiesen. Alsdann folgen die sorgfältig durchgearbeiteten Vorschriften über den Linienbau, wobei zwar theilweise auf schon bekanntes hingewiesen wird, dagegen viele neue, auf die Behandlung des Silicium-Bronzedrahtes Bezug habende Umstände erörtert und besondere Einrichtungen aufgeführt werden, damit die werthvollen Eigenschaften dieses Materials durch Ausnutzung aller damit gebotenen Vortheile auch voll zur Geltung gebracht werden können.

Die wichtigsten Daten über Gewicht, Leitungsvermögen, Spannung, Durchbiegung u. s. w. sind in 18 Tabellen zusammengestellt und zahlreiche in den Text gedruckte Abbildungen tragen zum Verständniss der gegebenen Anleitung bei. Ein Anhang behandelt die Verwendung des Silicium-Bronzedrahtes für leichte Unterseekabel.

Welch' grosse Vortheile die Anwendung des Silicium-Bronzedrahtes gewährt, möge aus nachstehenden, dem Buche entnommenen Angaben ersehen werden:

Siliciumbronze vereinigt praktisch die Zähigkeit des Eisens, die Elasticität des Stahles und die Leitungsfähigkeit des Kupfers in sich, besitzt überdies den Vorzug nicht zu rosten, ist sehr geschmeidig ohne dehnbar wie Kupfer zu sein und verhärtet sich nicht wie letzteres nach längerem Gebrauche. Ein siebenmal starker leitungsfähiger Silicium-Bronzedraht ist zugfester als der schlechtleitende Eisendraht.

Vergleichende Kostenanschläge für Linien aus verzinktem Eisendraht und solchen aus Silicium-Bronzedraht ergeben für letztere eine Ersparniss von mehr als 30 pCt. der Anlagekosten; ausserdem widersteht der Silicium-Bronzedraht besser den Einwirkungen der Witterung, des Steinkohlenrauches, saurer Dämpfe u. s. w. und besitzt als alter Draht einen höheren Materialwerth als der Eisendraht. Weitere Vorzüge bei erstgenanntem Material sind die zulässige Anwendung schwacher Drahtdurchmesser leichter Stützenkonstruktionen und grosser Spannweiten, der geringere Bedarf an Trägermaterial und bessere Ausnutzung desselben durch Aufbringen einer grösseren Anzahl Leitungen.

Die gegenwärtig schon so grosse Verbreitung des Weillerschen Silicium-Bronzedrahtes wird gewiss immer mehr zunehmen und dürfte daher das besprochene Werkchen vielen unserer Leser willkommen sein.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Mit dem 15. Juli cr. wird die Station Horst nebst der Strecke Horst-Hugo (ausschliesslich Station Hugo) der ehemaligen Westfälischen Eisenbahn unter gleichzeitiger Aufhebung der für die Station Horst im Lokal- und im direkten Verkehr bestehenden Tarife geschlossen.

Der über die gedachte Strecke bisher vermittelte Wagenladungs-Verkehr der Zeche Graf Moltke wird nach Verlegung des Bahnanschlusses derselben von Station Horst nach Carnap bereits vom 1. Juni cr. ab nicht mehr durch Station Horst, sondern durch Carnap — unter Anwendung der für letztere Station gültigen Tarife — abgefertigt.

Köln, den 31. Mai 1885. (1199)
Königliche Eisenbahndirektion
(rechtsrheinische).

II. Güterverkehr.

Am 1. d M. ist der Nachtrag IV zum **Nassau-Bayerischen Holztarif** in Kraft getreten. Derselbe enthält:

1. eine neue Nomenklatur,
2. die nach Kastel regulirten Frachtsätze für die Stationen Flörsheim, Frankfurt (Sachsenhausen und Taunusbahnhof), Hattersheim, Hochheim und Höchst,
3. neue Frachtsätze für Lindau.

Frankfurt a/M., den 2. Juni 1885. (1200)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
Frankfurt a/M.

Deutsch-Französischer Verband via Elsass-Lothringen. Unter Aufhebung unserer Bekanntmachungen vom 18. März bezw. 8. Februar cr. wird mitgetheilt, dass die Gütertarife des Oesterr.-Ungar.-Süddeutsch-Franz. Verbandes (Verkehr mit Deutschland) vom 15. Juli 1881 nebst Nachträgen, sowie das am 1. November v. J. eingeführte Tarifheft für Holz, Getreide und Spritsendungen in Wagenladungen, über den 1. April cr. bis auf Weiteres in Kraft bleiben.

Strassburg, den 1. Juni 1885. (1201)
Die geschäftsführende Direktion:
Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Südwestdeutscher Verband. Zum Südwestdeutschen Tarifheft No. 9 (Hessisch-Badischer Güterverkehr) ist am 1. Juni d. J. der Nachtrag XIII, enthaltend theilweise ermässigte Frachtsätze für Konstanz sowie Ausnahmefrachtsätze für den Transport von Petroleum, Strohmasse und Blei, ausgegeben worden.

Karlsruhe, den 2. Juni 1885. (1202)
Namens des Verbandes:
Generaldirektion der Grossh. Bad. Staatseisenbahnen.

Mit dem 20. Juli d. Js. tritt der **Anhang zu Theil II,** Heft 1 der **Rumänisch-Deutschen Verbandtarifs** vom 10. Oktober 1884 ausser Kraft, da durch den am 1. Mai d. Js. eingeführten Transittarif von verschiedenen Deutschen Stationen nach Oderberg, Oswiecim und Halbstadt für Sendungen nach Rumänien sich bei Umkartirung in den vorbezeichneten Stationen durchweg niedrigere Gesammtfrachten, als bei Anwendung der direkten Frachtsätze, ergeben.

Breslau, den 3. Juni 1885. (1203)
Namens der Verbandverwaltungen:
Königliche Eisenbahndirektion.

Die in den Nachträgen 8, 13 und 14 zum diesseitigen **Lokal-Gütertarife** enthaltenen Bestimmungen über die Aufhebung des Stättegeldes im Verkehr zwischen den Bahnhöfen der Sächsischen und der Preussischen Staatseisenbahnen in Leipzig, Plagwitz-Lindenau, Zeitz, Gera und Weida bleiben über den 31. d. Mts. hinaus bis auf Weiteres in Kraft.

Erfurt, den 31. Mai 1885. (1204)
Königliche Eisenbahndirektion.

Im Staatsbahnverkehr **Bromberg-Berlin** tritt für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Verkehr zwischen Löbau Westpr., Station der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn einerseits und den Stationen des Direktionsbezirks Berlin andererseits vom 1. Juni cr. ab eine Ermässigung ein, dagegen zwischen Baruth, der Station des Bezirks Berlin einerseits und den Stationen des Bezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer Bahn und den Stationen Lyck und Prostken der Ostpreussischen Südbahn andererseits vom 13. Juli cr. ab eine Erhöhung in Kraft.

Die bezüglichen Tarifsätze sind bei den Verbandstationen zu erfahren.

Bromberg, den 28. Mai 1885. (1205 J)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. An Stelle des vom 1. April 1885 n. St. gültigen Anhangs II zum Deutsch-Russischen Gütertarif tritt mit Gültigkeit vom 27. Mai 1885 neuen Stils ein neuer Anhang II in Kraft, welcher eine formelle Abänderung gegen den bisherigen Anhang II dadurch erfahren hat, dass die Schnittsätze der Schnitttabelle III pro Pud (16,4 kg) normirt sind.

Eine Erhöhung der Gesammtfracht wird durch die Frachtberechnung nach den Pudsätzen nicht herbeigeführt.

Exemplare des neuen Anhangs II sind von den Verbandstationen käuflich zu beziehen.

Bromberg, den 29. Mai 1885. (1206 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mitteldeutscher Eisenbahnverband. Durch den am 15. Juli d. J. in Kraft tretenden Nachtrag XIII zu dem Mitteldeutschen Verbands-Gütertarif — Theil II — werden verschiedene Gegenstände von der Beförderung auf dem Bodensee ausgeschlossen.

Näheres ist bei den Verbands-Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch Exemplare des Tarifnachtrags bezogen werden können.

Erfurt, den 30. Mai 1885. (1207)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Für diejenigen Gegenstände, welche auf der in der Zeit vom Mai bis Oktober cr. n. St. in Antwerpen stattfindenden Weltausstellung ausgestellt werden und unverkauft bleiben, wird im Deutsch-Russischen Eisenbahnverbande eine Transportvergünstigung in der Art gewährt, dass für den Hintransport die volle tarifmässige Fracht berechnet wird, der Rücktransport auf derselben Route aber frachtfrei erfolgt, wenn durch Vorlage des Original-Frachtbriefes für die Hintour, sowie durch eine Bescheinigung des Ausstellungskomitees nachgewiesen wird, dass die Gegenstände ausgestellt gewesen und unverkauft geblieben sind, und wenn der Rücktransport ohne höhere Werths- und Interessendeklaration sowie ohne Nachnahmebelastung innerhalb vier Wochen nach Schluss der Ausstellung stattfindet. Der Schluss der Ausstellung wird noch besonders bekannt gemacht werden.

Bromberg, am 28. Mai 1885. (1208 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Weichsel - Eisenbahnverband. Mit dem 13./1. Juni 1885 tritt ein neuer Spezial-Exporttarif für die Beförderung von Getreide etc. von Stationen der Kursk-Charkow - Asow Bahn nach Danzig und Neufahrwasser in Kraft, durch welchen die bisherigen bezüglichen Frachtsätze ermässigt werden.

Tarifexemplare sind bei den Verbandstationen und der unterzeichneten Verwaltung zu haben.

Danzig, den 2. Juni 1885. (1209 J)
Die Direktion
der Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn,
Namens der Verbandverwaltungen.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juni erscheint der 1. Nachtrag zu unserem vom 1. April d. Js. ab gültigen Lokal-Gütertarif.

Derselbe enthält Ausnahmefrachtsätze für Strohstoff und Säuren in Topfwagen. Der Nachtrag kann von unserem Tarifbüreau bezogen werden.

Gleichzeitig bringen wir zur Kenntniss, dass während der Zeit vom 1. Juni bis Ende Dezember d. Js. in unserem Lokalverkehr (mit Ausschluss jedoch des Verkehrs von und nach unseren auf Königlich Preussischem und Grossherzoglich Badischem Gebiet belegenen Stationen) Transporte von frischem Obst in Ladungen von 5 t pro Wagen zu den Sätzen des Spezialtarifs A II und solche in Ladungen von 10 t zu denjenigen des Spezialtarifs I unseres Lokal - Gütertarifs abgefertigt werden.

Mainz, den 30. Mai 1885. (1210)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direktion.

Lokal-Gütertarif der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin. Die im Lokal-Gütertarif vom 1. April 1885 Seite 276 unter G. c aufgeführten Ausnahme-Frachtsätze „für Scherben von Steingut, Glas- und Porzellan-, Chamotte- und Kapselscherben auch Glasbrocken“ zwischen Gross-Rosen, Jauer und Striegau einerseits und Stettin andererseits, gelten vom 15. Juli cr. ab nur für Stettin transito.

Berlin, den 1. Juni 1885. (1211)
Königliche Eisenbahndirektion.

Rheinisch-Westfälisch-Bayerischer Güterverkehr. Ausnahmetarif für die Beförderung von Steinkohlen etc. vom 1. Februar 1884. Infolge Kündigung seitens der Verwaltung der Königlich Bayerischen Staatseisenbahnen treten die durch den Nachtrag III vom 1. April d. J. für Kufstein loco und Salzburg loco eingeführten ursprünglich für Kufstein transit und Salzburg transit gültig gewesenen Frachtsätze des Nachtrags II vom 1. September 1884 am 15. Juli d. J. ausser Kraft.

Demzufolge haben vom 15. Juli d. J. ab die im Nachtrage II für Kufstein und Salzburg enthaltenen Frachtsätze lediglich für Kufstein transit und Salzburg transit und nur für solche Sendungen Gültigkeit, welche von diesen Stationen Weiterbeförderung nach Oesterreich finden. Für Sendungen nach Kufstein loco und Salzburg loco kommen dagegen vom 15. Juli d. J. ab die im obengenannten Ausnahmetarife vom 1. Februar 1884 für Kufstein und Salzburg vorgesehenen Frachtsätze zur Anwendung.

Köln, den 31. Mai 1885. (1212)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische),
zugleich Namens der betheiligten Verwaltungen.

Saarkohlenverkehr nach Frankreich. Zum Saarkohlentarife nach der Französischen Ostbahn vom 1. September 1884 (Tarif No. 21) erscheint am 1. Juni d. J. der II. Nachtrag, welcher direkte Frachtsätze für die an der neu eröffneten Französischen Strecke Vitry-le Francois-Valentigny belegenen Stationen, sowie zum Theil ermässigte Frachtsätze für die Station Valentigny und einigen südlich hiervon gelegenen Stationen enthält.

Der Nachtrag wird gratis abgegeben.

Köln, den 31. Mai 1885. (1213)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Vom 15. Juni d. J. ab treten für die Beförderung von Eisenstein, Eisenerzen etc. in Wagenladungen von 10 000 kg zwischen den Stationen Neustadt a/O., Könitz, Unterwellenborn und Eichicht einerseits und Zwickau andererseits theils abgeänderte, theils neue Ausnahmefrachtsätze in Kraft. Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Erfurt, den 30. Mai 1885. (1214)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juni 1885 gelangt zu dem vom 1. September 1883 ab gültigen **Lokal-Gütertarife der Eisern - Siegener Eisenbahn** der Nachtrag II, neue ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs C für Eisenerz im Verkehr mit Elberfeld enthaltend, zur Einführung.

Exemplare dieses Nachtrags sind zu 10 ₰ das Stück bei unseren Stationen zu haben.

Siegen, den 26. Mai 1885. (1215)
Die Direktion
der Eisern-Siegener Eisenbahngesellschaft.

Zum **Niederländisch - Bayerischen Holzausnahmetarif** vom 15. Februar 1880 ist mit Gültigkeit ab 10. Juni l. J. der II. Nachtrag erschienen, welcher:

I. Neue Tarifvorschriften und
II. Frachtsätze für neu aufgenommene Stationen

enthält.

München, den 28. Mai 1885. (1216)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Generaldirektion
der K. B. Verkehrs-Anstalten
Betriebs-Abtheilung.

Südwestdeutsch - Schweizerischer Verband. Mit dem 1. Juli l. J. tritt je der I. Nachtrag zu den Tarifheften II A, B, C, E und III A, C und E und der II. Nachtrag zu den Tarifheften II D und III D in Kraft.

Die Nachträge enthalten: Aenderungen und Berichtigungen des Haupttarifs, anderweite Bezeichnung von Stationen, Aufhebung der Taxen für die Station Enge, Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 18 für Blei. In den Nachträgen zu den Heften II und III C bezw. II und III E sind weiter enthalten: Anderweite Frachtsätze für die Stationen Biebrich, Kastel und Wiesbaden, Tarifsätze für die Station Braubach, Ems und Frankfurt a/M. H. L. B. sowie solche zwischen Heppenheim, Ladenburg und Weinheim einerseits und Glarus, Näfels-Mollis und Netstall andererseits, Ergänzung der Ausnahmetarife No. 7 für Cement, No. 13 für Düngemittel und No. 14 für Palmöl. In den Nachtrag zu den Heften II D und III D sind endlich noch Sätze für die Station Dürkheim a. d. Haardt aufgenommen.

Die seitherigen billigeren Sätze für Kastel, Biebrich und Wiesbaden bleiben noch bis zum 14. August in Kraft mit

Ausnahme der Sätze für den Verkehr mit Glarus, Näfels-Mollis und Netstall, für welche Stationen die höheren Sätze am 15. Januar l. J. in Kraft getreten sind. Die erhöhten Sätze des Ausnahmetarifs No. 1 im Nachtrag zum Heft III A zwischen Mengen einerseits und den Stationen Flawyl, Glarus, Gossau, Lichtensteig, Näfels-Mollis und Netstall anderseits treten ebenfalls erst am 15. August l. J. in Kraft.
Karlsruhe, den 30. Mai 1885. (1217)
Generaldirektion
der Gr. Bad. Staatseisenbahnen.

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit sofortiger Wirkung ermässigen sich die Frachtsätze für die Beförderung von Getreide Belgischer und Holländischer Herkunft zwischen Mannheim und Ludwigshafen einerseits und den Bodensee-Uferstationen Kressbronn und Langenargen anderseits (Uebernahmetarife vom 1. Oktober 1884) um je 6 ₰ pro 100 kg.
Karlsruhe, den 30. Mai 1885. (1218)
Generaldirektion.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juni tritt der Nachtrag VIII zum Bayerisch-Hessischen Gütertarif in Kraft, welcher unter verschiedenen Ergänzungen zum Haupttarif, noch neue Frachten für „Lindau“ enthält.
Soweit gegenüber den seitherigen Frachtsätzen Erhöhungen eintreten, bleiben diese Ersteren noch bis 15. Juli in Kraft.
Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau, von welchem auch Exemplare zu beziehen sind.
Mainz, den 30. Mai 1885. (1219)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezial-Direction.

Güterverkehr mit der Prinz Heinrichbahn. Am 1. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Heft 7 des Gütertarifs mit Stationen der Prinz Heinrichbahn in Kraft, welcher Frachtsätze für die Beförderung von Roheisen und Eisenerzen im Verkehre mit den Stationen Elz, Hadamar und Staffel des Direktionsbezirks Köln (rechtsrheinisch), unter Aufhebung der bezüglichen Sätze im Tarifheft 5, sowie mit den Stationen Esch-Höhle, Beles und Differdingen der Prinz Heinrichbahn enthält. Der Nachtrag wird an die Besitzer des Haupttarifs unentgeltlich abgegeben.
Köln, den 31. Mai 1885. (1220)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Für den **Verkehr zwischen Cronberg** einerseits und **Frankfurt a/M.-Sachsenhausen** (Staatsbahnhof) andererseits kommen vom 1. Juni d. J. ab direkte Sätze für die Beförderung von Vieh etc. zur Einführung, worüber das Nähere bei den betreffenden Expeditionen zu erfahren ist.
Frankfurt a/M., den 29. Mai 1885. (1221)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Ausschl. priv. Kaiser Ferdinands-Nordbahn. Mit 15. Juni l. J. tritt ein Nachtrag I zu dem ab 1. Januar 1885 gültigen Ausnahmetarife für den Transport von Eisen und Eisenwaaren in Quantitäten von mindestens 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen im Verkehre von den Stationen Bielitz-Biala, M. Ostrau, Pruchna, Saybusch-Zablocie und Troppau nach Stationen der a. p. Kaiser Ferdinands-Nordbahn und Mähr.-Schlesischen Nordbahn in Kraft.
Wien, 30. Mai 1885. (1222)

Südwestrussischer Verkehr via Woloczysk und via Radziwillow. Mit dem 15/27. Juni a/n. St. 1885 wird der bestehende Getreidefrachtsatz für die Strecke der Russ. Südwestbahnen Ungheni loco - Podwoloczyska um 11,77 Kop. pro 100 kg d. i. der Gesammtfrachtsatz von 98,81 Kop. pro 100 kg auf 87,04 Kop. reduzirt.
Wien, am 29. Mai 1885. (1223)
Die General-Direktion
der K. K. priv. Galiz. Carl-Ludwig-Bahn.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Zu unserem **Lokal-Personengeldtarif** ist Nachtrag III, gültig vom 1. Juni cr., herausgegeben, mit welchem die Bestimmungen, betreffend die Nichtübertragbarkeit der Retourbillets und Verausgabung von Abonnementskarten, ergänzt bezw. abgeändert worden sind.
Harburg, den 30. Mai 1885. (1224)
Direktion der Unter-Elbe'schen Eisenbahngesellschaft.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Durch das Gesetz vom 8. d. M. (Ges. S. S. 117) ist der Finanz-Minister ermächtigt worden, den Inhabern von Schuldverschreibungen (Prioritäts - Obligationen) 5 oder 4½prozentiger Anleihen verstaatlichter Eisenbahnen, deren Kündigung nach den Anleihebedingungen erfolgen kann, vor der Kündigung die Belassung dieser Schuldverschreibungen unter Herabsetzung des Zinsfusses auf 4 Prozent, im Uebrigen aber unter Aufrechthaltung der bisherigen Anleihebedingungen durch öffentliche Bekanntmachung mit der Wirkung anzubieten, dass das Angebot für angenommen gilt, wenn nicht binnen einer in der Bekanntmachung festzusetzenden Frist unter Einreichung der Schuldverschreibungen die Baarzahlung des Kapitals beantragt wird.

Von dieser Ermächtigung mache ich Betreff der nachfolgend bezeichneten Schuldverschreibungen der **Altona-Kieler Eisenbahn-Gesellschaft** Gebrauch, nämlich:

a) der viereinhalbprozentigen Prioritäts-Obligationen II. Emission (Privilegien vom 21. November 1866, 18. Januar 1868 und 20. Dezember 1876),
b) der viereinhalbprozentigen Prioritäts-Obligationen III. Emission (Privilegium vom 2. April 1872) und
c) der viereinhalbprozentigen Prioritäts-Obligationen IV. Emission (Privilegien vom 21. April 1876 und 26. November 1877).

Indem ich den Inhabern das Angebot der Belassung dieser Obligationen unter Herabsetzung des Zinsfusses derselben auf vier Prozent vom 1. Januar 1886 ab, im Uebrigen unter Aufrechthaltung der bisherigen Anleihebedingungen hierdurch mache, bestimme ich für diejenigen Inhaber, welche dieses Angebot nicht annehmen wollen, die Frist zur Stellung des dann ihrerseits erforderlichen Antrages auf Baarzahlung des verbrieften Kapitalbetrages zum Nennwerth dahin, dass dieselbe mit dem 9. Juni d. J. abläuft. Bis zu diesem Tage ist der bezeichnete Antrag schriftlich bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona oder bei den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg unter Einreichung der Obligationen anzubringen.
Berlin, den 25. Mai 1885.
Der Finanz-Minister.
gez. von Scholz.

Vorstehende Bekanntmachung des Herrn Finanz-Ministers wird hierdurch mit dem Bemerken veröffentlicht, dass den etwaigen Anträgen auf Baarzahlung des Kapitalbetrages ausser den Schuldverschreibungen (Obligationen) selbst ein Verzeichniss, welches Nummer und Nennwerth der letzteren enthält, für jede Gattung von Obligationen besonders, in doppelter Ausfertigung beizufügen ist. Das eine Exemplar wird, mit einer Empfangsbescheinigung versehen, dem Einreichenden sofort wieder ausgehändigt und ist von demselben bei Wiederausantwortung der von der Annahmestelle mit einem Vermerk zu versehenden Obligationen zurückzugeben.

Formulare zu den erwähnten Verzeichnissen können von der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Altona, sowie von den Königlichen Eisenbahn-Betriebskassen zu Berlin (Eisenbahn - Direktionsbezirk Altona), Hamburg, Kiel und Flensburg unentgeltlich bezogen werden.

Hinsichtlich derjenigen Obligationen, deren Baarzahlung zum Nennwerth nicht beantragt ist, wird wegen Einreichung derselben zur Abstempelung auf 4 Prozent Zinsen und wegen Ausreichung neuer Koupons zu denselben über Zinsen zu 4 Prozent für die Zeit vom 1. Januar 1886 ab oder wegen Abstempelung der bisherigen Koupons auf diesen Zinssatz später das Erforderliche von uns bekannt gemacht werden.
Altona, den 25. Mai 1885. (1225)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eutin-Lübecker Eisenbahn-Gesellschaft. Nachdem in der heutigen Generalversammlung unserer Aktionäre beschlossen worden ist, für das Jahr 1884 eine Dividende von 1⅓ pCt. an die Aktien Lit. A zur Vertheilung zu bringen, machen wir hierdurch bekannt, dass diese Dividende mit 9 ℳ gegen den Dividendenschein No. XIII vom 3. Juni d. J. ab bei dem Bankhause Louis Kuczynski in Berlin und bei der Lübecker Bank in Lübek erhoben werden kann.
Eutin, den 30. Mai 1885. (1226)
Der Verwaltungsrath.
Siebold.

V. Submissionen.

Dänische Staatsbahnen in Jütland und Fühnen. Der Bau und die Lieferung von
4 leichten Lokomotiven, lieferbar binnen 6 Monaten und
6 vierrädrigen Tendermaschinen, lieferbar binnen 8 Monaten vom Approbationstage an gerechnet,
soll im Submissionswege vergeben werden.

Die massgebenden Bedingungen werden den Herren Fabrikanten auf Verlangen kostenfrei zugestellt.

Schriftliche Offerten mit ausdrücklicher Anerkennung der Bedingungen sind versiegelt und mit entsprechender Aufschrift versehen bis zum Dienstag, den 23. Juni d. J. um 12 Uhr Mittags an das unterzeichnete Direktorat einzureichen.

Die Ablehnung sämmtlicher Gebote, sowie die freie Auswahl unter den Offerten wird vorbehalten.
Aarhus, den 22. Mai 1885. (1227)
Das Direktorat der Dänischen Staatsbahnen in Jütland und Fühnen.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 44. **Zeitung des Vereins** 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.



Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 10. Juni 1885.

Dieser Nummer liegt No. 11 des „Anzeigers überzähliger Güter und Gepäckstücke" bei.

Das Freigepäck auf den Eisenbahnen.

(Schluss aus No. 43.)

III.

Wenn wir nach obigen Ausführungen uns nur gegen die Beibehaltung des Freigepäcks auszusprechen vermögen, so sind wir uns andererseits wohl bewusst, dass bei dem gegenwärtigen Stande der Personentarife die sofortige Aufhebung desselben nicht ohne einige Schwierigkeiten erfolgen könnte. Denn wollte man eine solche eintreten lassen, ohne die jetzigen Grundtaxen zu verändern, so würde darin allerdings eine Vertheuerung der Billet- bezw. Reisepreise liegen, die mit Recht von vielen als eine harte Massregel empfunden werden müsste. Dazu kommt noch, dass die Einrichtung des Freigepäcks bei einem gewissen Theile des Publikums im allgemeinen sich einer grossen Beliebtheit erfreut — u. E. allerdings aus reiner Unkenntniss der derselben zu Grunde liegenden Verhältnisse. Um diese Härte zu beseitigen, müsste daher unbedingt eine Herabsetzung der Grundtaxen für die Billets eintreten und hier sind wir bei einem Punkte angelangt, der für die Entwickelung unseres Eisenbahnwesens von grösster Bedeutung ist: wir meinen die Reform des Personenverkehrs überhaupt! Da derselben in erster Linie eine Ermässigung der Billetpreise zu Grunde gelegt werden müsste, so könnte dabei gleichzeitig die Beseitigung des Freigepäcks ohne Härte erfolgen und zwar würde diese Massregel beim Publikum um so mehr Anklang finden, als wir auch eine wesentliche Herabsetzung der Gepäckeinheitspreise nur lebhaft befürworten können. In dieser Beziehung sind wir mit den in diesen Blättern vor einiger Zeit erschienenen und in dem Aufsatz: „Zur Reform des Personenverkehrs" niedergelegten Ansichten durchaus einverstanden, wie wir auch den übrigen Vorschlägen desselben ausnahmslos beizupflichten in der Lage sind. Wie auch dort zutreffend ausgeführt ist, wird nach dieser Richtung hin (d. h. bezüglich der Reform) über kurz oder lang etwas geschehen müssen. Das Steinchen ist ins Rollen gekommen und wird in seinem wachsenden Sturz manch' alten Plunder mit fortreissen! Schon jetzt könnte im übrigen in den direkten Verkehren, wo es sich vielfach um Manipulationen mit verschiedenen Grundtaxen verschiedener Bahnen handelt, der Anfang energisch damit gemacht werden, das Freigepäck, wo es noch besteht, zu beseitigen und wünschten wir in dieser Beziehung ein festes Auftreten und konsequentes, dauerhaftes Verfechten ihrer Prinzipien seitens der Süddeutschen etc. Verwaltungen.

Im besonderen scheint aber ein bedeutendes Hinderniss der allgemeinen Verwirklichung unserer Wünsche entgegenzustehen; das ist die Stellung der Preussischen Staatsbahnen in dieser Angelegenheit mit ihrem gewaltigen Einfluss auf alle Verkehrs- und Tariffragen. Dieselben gewähren bekanntlich in ihrem internen Verkehr Freigepäck und haben dasselbe auch auf den von ihnen erworbenen Bahnen, wo ein solches früher nicht bestand, beispielsweise auf der Nassauischen Bahn und bei dem wichtigen Rheinischen Eisenbahnunternehmen, eingeführt. Der gegenwärtige hochverdiente Leiter der Preussischen Staatsbahnen hat aber bisher stets ein so tiefes Verständniss und ein so feines Gefühl für die wahren Verkehrsbedürfnisse und Verkehrsinteressen der Allgemeinheit bekundet, dass wir zu ihm das sichere Vertrauen haben dürfen, er werde nach sorgfältiger Prüfung seine ausschlaggebende Mitwirkung nicht versagen, wo es sich darum handelt, endlich eine Einrichtung abzuschaffen, die, auf keinem logischen Prinzipe beruhend, zum Nachtheil der grossen Mehrzahl des Publikums nur einer Minderheit desselben unberechtigte Vortheile verschafft. Eine günstige Gelegenheit hierzu dürfte sich aber jederzeit darbieten, da durch den vielfachen Zuwachs, welchen die Preussischen Staatsbahnen infolge des Erwerbs von Bahnen mit den verschiedensten Tarifbestimmungen erhalten haben, bei denselben gegenwärtig eine solche Mannigfaltigkeit insbesondere bezüglich der Personengeld-Grundtaxen besteht, dass zur weiteren Einschränkung und endlichen Beseitigung der daraus entstandenen Disparitäten eine einheitliche Regelung dieser Grundtaxen innerhalb dieses grossen einheitlichen Eisenbahnnetzes ein unbestreitbares Erforderniss ist und nur noch eine Frage der Zeit sein kann. Bei dieser Veranlassung könnte das Freigepäck leicht über Bord geworfen werden.

Sollte nun aber aus uns bis jetzt allerdings nicht erdenklichen Gründen die endliche Regelung dieser Angelegenheit in dem von uns befürworteten entgegengesetzten Sinne ausfallen, d. h. sollte schliesslich die Einführung des Freigepäcks ausnahmsloses Prinzip werden, so würden wir — wie bereits oben erwähnt — doch auch diesen Ausgang, wenn auch etwas schweren Herzens, mit Genugthuung begrüssen, da er immerhin dem gegenwärtigen unleidlichen Doppelzustande ein Ende machen und daher ein nicht zu leugnender Fortschritt sein würde. In diesem Falle halten

wir es aber für unbedingt geboten, dass man allgemein dem Beispiele Oesterreich-Ungarns folgt und die Einrichtung der daselbst gebräuchlichen sog. Manipulationsgebühr zur Einführung bringt. Die Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen nämlich gewähren allerdings auch Freigepäck, aber für jede Gepäckabfertigung wird eine bestimmte Gebühr (in der Regel 7 kr.) pro Billet und Bahn erhoben, auch wenn das Freigewicht von 25 kg nicht überschritten wird. Durch diese Einrichtung erhält die Gewährung von Freigepäck ein ganz anderes Gesicht und eine ganz andere Bedeutung, die sich unseren Ansichten wesentlich nähert. Diese Massregel, die übrigens früher auch auf der Rheinischen Bahn, wo eine sog. Einschreibegebühr von 20 ₰ erhoben wurde, vor der Verstaatlichung bestand, würde wenigstens in etwas die oben hervorgehobenen Nachtheile und Ungerechtigkeiten auszugleichen und zur Schadloshaltung der Eisenbahnen beizutragen geeignet sein. Sie würde also nur einer Forderung der Billigkeit entsprechen. Die Bestimmung der Höhe einer solchen Gebühr kommt ja erst in zweiter Linie in Betracht, wir würden aber einen möglichst niedrigen Satz, beispielsweise 10 ₰ pro Billet und Gepäckabfertigung, für genügend halten.

Zum Schluss dürfen wir wohl die Versicherung aussprechen, dass es uns freuen würde, wenn dieser bescheidene Versuch, zur Lösung einer wichtigen Verkehrsfrage ein wenig beizutragen, berufenen Männern einige Anregung zur weiteren Verfolgung desselben geben sollte, insbesondere aber auch, wenn sich Gegner unserer Anschauungen und Vorschläge herbeilassen möchten, von ihrem Standpunkte aus unsere Ansichten zu beleuchten und mit ihren Gegengründen zu widerlegen. S.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1883.

(Fortsetzung aus No. 43)

V. Finanzergebnisse.

Wesentliche Aenderungen der Tarife sind im Jahre 1883 nicht vorgekommen, es hatte daher die Zunahme des Verkehrs eine Besserung der finanziellen Resultate zur Folge; die folgenden Abschnitte lassen dies ersehen.

A. Die Einnahmen

sind im wesentlichen gestiegen; es wurden vereinnahmt:

1. Für Personenbeförderung

bei den	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtl. Vereinsbahnen
	Mille Mark			
im Jahre 1883	252 755	101 212	40 336	394 303
„ „ 1882	244 324	96 712	37 228	378 264
Differenz pro 1883	+ 8 431	+ 4 500	+ 3 108	+16039
in Prozenten	+ 3,5	+ 4,7	+ 8,9	+ 4,2
im Jahre 1882 betrug die Differenz Prozent	+ 3,8	+ 5,2	+ 6,4	+ 4,4
desgl. pro 1881	+ 3,5	+ 3,2	+ 1,0	+ 3,2

Die Einnahmen pro Person und Kilometer betrugen in der

		₰	₰	₰	₰
I. Wagenklasse	1883	8,432	10,005	7,509	8,553
	1882	8,485	10,084	7,738	8,671
II. „	1883	5,577	6,535	5,858	5,819
	1882	5,553	6,819	5,971	5,865
III. „	1883	3,304	3,796	3,555	3,454
	1882	3,326	4,072	3,630	3,532
IV. „	1883	2,127	2,886	1,958	2,218
	1882	2,136	2,405	2,109	2,221
zu ermässigten Fahrpreisen	1883	1,579	1,591	1,892	1,625
	1882	1,547	1,611	2,107	1,620
überhaupt	1883	3,461	4,207	4,255	3,699
	1882	3,482	4,378	4,263	3,745

Infolge der Schwankungen dieser Durchschnittspreise stellt sich das Resultat der Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge wie folgt:

	M.	M.	M.	M.
I. Wagenklasse	408	370	1 258	465
II. „	2 107	1 465	2 691	1 945
III. „	3 498	2 862	4 019	3 332
IV. „	1 031	344	1	723
zu ermässigten Fahrpreisen	247	232	555	267
überhaupt	7 291	5 273	8 524	6 732
im Vorjahre	7 180	5 226	8 226	6 631
Differenz pro 1883	+ 111	+ 47	+ 298	+ 101
in Prozenten	+ 1,55	+ 0,90	+ 3,62	+ 1,52
im Jahre 1882 betrug die Differenz Prozent	+ 1,82	+ 3,04	+ 2,06	+ 2,19

Die kilometrischen Einnahmen ergaben folgende Verhältnisszahlen; es kommen nach Prozenten auf:

bei den		I.	II.	III	IV.	Beförderungen zu ermässigten Fahrpreisen
		Wagenklasse				
Deutschen Bahnen	1883	5,6	28,9	48,0	14,1	3,4
	1882	5,7	29,2	47,9	13,8	3,4
Oesterr.-Ungar. Bahnen	1883	7,0	27,8	54 3	6,5	4,4
	1882	7,0	28,1	53,6	6,4	4,9
Niederländisch. und andere Vereinsbahnen	1883	14,8	31,6	47,1	—	6,5
	1882	14,4	31,1	45,7	3,3	5,5
überhaupt	1883	6,9	28,9	49,5	10,7	4,0
	1882	6,9	29,1	49,1	10,9	4,0

2. Die Einnahmen aus dem Gepäck- und Güterverkehr haben folgendes Resultat ergeben

bei den	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtl. Vereinsbahnen
	Mille Mark			
im Jahre 1883	686 434	377 987	67 058	1 131 479
„ „ 1882	658 272	363 649	61 218	1 083 139
Differenz pro 1883	+ 28 162	+ 14 338	+ 5 840	+ 48 340
in Prozenten	+ 4,3	+ 3,9	+ 9,5	+ 4,5
im Jahre 1882 betrug diese Differenz Proz.	+ 6,4	+ 8,0	+ 6,1	+ 6,9
desgl. pro 1881	+ 3,2	+ 4,2	+ 0,4	+ 3,4

Die folgende Tabelle lässt die Schwankungen der Durchschnittseinnahmen pro Tonne und Kilometer gegen das Vorjahr ersehen. Es sind vereinnahmt für:

	1883	1882	1883	1882	1883	1882	1883	1882
Eilgüter	21,28	21,72	20,72	20,79	28,36	29,51	22,12	22,17
Stückgüter	12,24	12,10	10,48	10,34	8,04	8,01	11,28	11,17
Wagenladungsgüter	3,55	3,55	4,81	4,90	3,67	3,76	3,89	3,92
Frachtpflichtige Dienst- etc. Güter	2,20	2,13	1,37	1,41	1,90	1,74	1,84	1,73
Fahrzeuge	4,10	4,51	7,20	7,13	10,75	11,26	5,44	5,84
Vieh	9,26	9,32	8,56	8,74	5,87	6,78	8,79	8,96
überhaupt	4,19	4,21	5,44	5,53	4,15	4,28	4,54	4,59

Die Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge betragen für:

	M.	M.	M.	M.
Gepäcküberfracht	255	199	251	236
Eilgüter	548	411	765	521
Stückgüter	2 917	3 652	1 395	3 034
Wagenladungsgüter	14 234	13 913	10 381	13 820
Betriebsdienstgüter	207	178	64	186
Fahrzeuge	26	50	26	34
Vieh	695	775	362	694
Nebeneinnahmen	526	186	594	421
zusammen	19 403*)	19 360	13 832	18 942
im Vorjahre	18 919	19 313	13 211	18 597
Differenz pro 1883	+ 484	+ 47	+ 621	+ 345
in Prozenten	+ 2,6	+ 0,2	+ 4,7	+ 1,9
desgl. pro 1882	+ 4,3	+ 5,9	+ 1,7	+ 4,6

Nach Prozenten kommen auf:

bei den		Gepäck	Eilgüter	Stückgüter	Wagenladungsgüter	Betriebsdienstgüter	Einnahmen für Fahrzeuge und Vieh	Neben-Einnahmen
Deutschen Bahnen	1883	1,3	2,8	15,0	73,4	1,1	3,7	2,7
	1882	1,4	2,8	15,4	73,5	0,5	3,7	2,7
Oesterr.-Ungar. Bahnen	1883	1,0	2,1	18,9	71,9	0,9	4,3	0,9
	1882	1,0	2,1	18,2	72,0	0,8	4,3	1,6
Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	1883	1,8	5,5	10,1	75,0	0,5	2,8	4,3
	1882	1,8	5,9	10,5	74,2	0,5	2,8	4,3
sämmtl. Vereinsbahnen	1883	1,2	2,8	16,0	73,0	1,0	3,8	2,2
	1882	1,3	2,7	16,1	73,1	0,6	3,8	2,4

*) Während die Berechnung der kilometrischen Einnahmen für Gepäck nach der Betriebslänge erfolgt, werden die übrigen, sowie die Gesammteinnahmen nach der Betriebslänge für Güterverkehr berechnet. Hieraus erklärt sich die Differenz zwischen der Summe und den aus der Addition der einzelnen Posten sich ergebenden Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge.

3. Die Einnahmen aus sonstigen Quellen*) haben bei den Deutschen Bahnen einen bedeutenden Aufschwung genommen, aber auch bei den „Niederländischen und anderen Vereinsbahnen“ haben sich dieselben — wenn auch nur unwesentlich — verbessert, während sich die qu. Einnahmen bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen etwas verringert haben.

Dieselben betragen:

bei den	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
	Mille Mark			
im Jahre 1883	22 335	8 116	2 430	31 441
„ „ 1882	21 220	8 191	2 042	30 004
Differenz pro 1883	+ 1 115	— 75	+ 388	+ 1 437
in Prozenten	+ 5,3	— 0,92	+ 19,0	+ 4,8
desgl. pro 1882	— 0,35	+ 18,2	+ 13,7	+ 4,2
Die Gesammteinnahmen betragen:	Mille Mark			
im Jahre 1883	961 524	487 315	109 824	1 557 221
„ „ 1882	923 815	468 551	100 488	1 491 407
Differenz pro 1883	+ 37 709	+ 18 764	+ 9 336	+ 65 814
in Prozenten	+ 4,1	+ 4,0	+ 9,3	+ 4,4
Die Einnahmedifferenz pro 1882 betrug . . .	+ 5,6	+ 7,6	+ 6,3	+ 6,2

Das Ergebniss der Einnahmen pro Kilometer Betriebslänge ist folgendes; es wurden vereinnahmt:

bei den	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
	M.	M.	M.	M.
im Jahre 1883	27 130	24 958	22 640	26 039
„ „ 1882	26 484	24 883	21 671	25 569
Differenz pro 1883	+ 646	+ 75	+ 969	+ 470
in Prozenten	+ 2,4	+ 0,3	+ 4,5	+ 1,8
desgl. pro 1882	+ 3,4	+ 5,5	+ 2,0	+ 3,9
Ferner berechnen sich die Einnahmen auf:	M.	M.	M.	M.
pro Nutzkilometer . .	3,98	5,58	3,73	4,34
	Pf.	Pf.	Pf.	Pf.
„ Achskilometer . .	10,05	12,84	10,64	10,82

Wie aus dem Verhältnisse der Einnahmen der einzelnen Verkehrszweige hervorgeht, wird bei den Deutschen und Oesterreich-Ungarischen Bahnen die Steigerung der Gesammteinnahmen hauptsächlich durch die Einnahmen aus dem Güterverkehr bedingt; bei den „Niederländischen und anderen Vereinsbahnen“ ist diese Steigerung verhältnissmässig eine unbedeutende.

Es entfallen von den Gesammteinnahmen

auf Einnahmen	1883	1882	1883	1882	1883	1882	1883	1882
für Personenbeförderung	26,3	26,4	20,8	20,6	36,7	37,1	25,3	25,4
aus dem Güter- etc. Verkehre	71,4	71,3	77,5	77,6	61,1	60,9	72,7	72,6
aus sonstigen Quellen	2,3	2,3	1,7	1,8	2,2	2,0	2,0	2,0

(Fortsetzung folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Eisenbahnunfälle im April 1885.

Nach der im Reichs-Eisenbahnamt aufgestellten, im „Reichsanzeiger“ veröffentlichten Nachweisung der auf Deutschen Eisenbahnen — ausschliesslich Bayerns — im Monat April d. J. beim Eisenbahnbetriebe (mit Ausschluss der Werkstätten) vorgekommenen Unfälle waren im ganzen zu verzeichnen: 4 Entgleisungen und 1 Zusammenstoss auf freier Bahn, 5 Entgleisungen und 12 Zusammenstösse in Stationen und 78 sonstige Unfälle (Ueberfahren von Fuhrwerken, Feuer im Zuge, Kesselexplosionen und andere Betriebsereignisse, sofern bei letzteren Personen getödtet oder verletzt worden sind).

*) In betreff der Vergütungen für Ueberlassung oder Mitbenutzung von Bahnanlagen, sowie der Miethe für Lokomotiven und Wagen erfolgt Kompensirung in den einzelnen Bahngruppen resp. im ganzen Vereinsgebiete. Mit Rücksicht hierauf ergibt sich bei den sämmtlichen Vereinsbahnen eine Summe, welche um den Betrag des Saldo kleiner ist, als die Addition der betreffenden Gruppensummen ergeben würde.

Bei diesen Unfällen sind im ganzen, und zwar grösstentheils durch eigenes Verschulden, 81 Personen verunglückt, sowie 42 Eisenbahnfahrzeuge erheblich und 38 unerheblich beschädigt. Es wurden von den 21 196 276 überhaupt beförderten Reisenden 4 verletzt (und zwar entfällt je 1 Verletzung auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Berlin, Köln [linksrheinisch], Köln [rechtsrheinisch] und Erfurt); von Bahnbeamten und Arbeitern im Dienst beim eigentlichen Eisenbahnbetriebe 13 getödtet und 34 verletzt und bei Nebenbeschäftigungen 1 getödtet, 4 verletzt; von Steuer- etc. Beamten 1 getödtet, 2 verletzt; von fremden Personen (einschliesslich der nicht im Dienst befindlichen Bahnbeamten und Arbeiter) 8 getödtet und 4 verletzt, sowie bei Selbstmordversuchen 9 Personen getödtet und 1 verletzt.

Von den sämmtlichen Verunglückungen — mit Ausschluss der Selbstmorde — entfallen auf:

A. Staatsbahnen und unter Staatsverwaltung stehende Bahnen (bei zusammen 28 328,77 km Betriebslänge und 656 794 515 geförderten Achskilometern) 68 Fälle, darunter die grösste Anzahl auf die Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektionen Breslau (10), Köln (rechtsrheinische) (9), und Köln (linksrheinische) (8); verhältnissmässig, d. h. unter Berücksichtigung der geförderten Achskilometer und der im Betriebe gewesenen Längen sind jedoch auf der Braunschweigischen Eisenbahn, der Main-Neckarbahn und den Bahnstrecken im Verwaltungsbezirke der Königlichen Eisenbahndirektion Köln (linksrheinische) die meisten Verunglückungen vorgekommen.

B. Grössere Privatbahnen — mit je über 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 477,85 km Betriebslänge und 20 635 994 geförderten Achskilometern) 1 Fall, und zwar auf die Hessische Ludwigsbahn.

C. Kleinere Privatbahnen — mit je unter 150 km Betriebslänge — (bei zusammen 1 433,13 km Betriebslänge und 9 058 112 geförderten Achskilometern) 2 Fälle und zwar auf die Krefelder Eisenbahn und die Nordhausen-Erfurter Eisenbahn (je 1 Fall).

Alt-Damm-Colberger Eisenbahn.

Die ordentliche Generalversammlung findet am 1. Juli statt. Ausser den Ordinarien steht auf der Tagesordnung ein Antrag des Aufsichtsraths wegen Aufhebung des Vertrages mit dem Bau- und Betriebsunternehmer Lenz und Abänderung der Statuten nach dem Aktiengesetz.

In der Aufsichtsraths-Sitzung am 28. Mai d. J. wurde ein mit dem Bau- und Betriebsunternehmer Lenz stipulirter Vertrag, wonach dieser von seinem bis zum 1. April 1893 gültigen Betriebsüberlassungsvertrage zurückzutreten sich bereit erklärt, einstimmig angenommen und beschlossen, denselben der im Monat Juli d. J. stattfindenden Generalversammlung zur Genehmigung vorzulegen. Nach dem neuen Vertrage erhält Herr Lenz für das Aufgeben seiner Rechte aus dem Betriebs-Ueberlassungsvertrage und unter ausdrücklicher Verzichtleistung auf seine sämmtlichen aus dem Bau der Alt-Damm-Colberger Bahn seiner Zeit erhobenen Mehrforderungen, für welche der fragliche Vertrag als Ersatz gegeben worden, eine entsprechende zu verzinsende und in 18 Jahren zu amortisirende Entschädigungssumme. Der Betrieb der Bahn wird nach erfolgter Genehmigung mit dem 1. April d. J. auf die Gesellschaft übergehen und durch die Direktion, in welche Herr Lenz als zweiter Direktor eintritt, wieder geleitet werden. Hierdurch wird bei den gesteigerten Betriebseinnahmen und bei den erzielten Reduktionen in den Betriebsausgaben die Möglichkeit gegeben, schon für das laufende Rechnungsjahr den Stammaktien eine entsprechende Dividende zuweisen zu können. Für das verflossene Betriebsjahr ward für die Prioritätsaktien Lit. A und B eine Dividende von 4½ pCt. festgesetzt, welche vom 1. Juli d. J. ab zur Auszahlung gelangt. Die Stammaktien erhalten keine Dividende.

Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn.

Am 23. Juni findet die ordentliche Generalversammlung statt. Auf der Tagesordnung steht ein Antrag auf Beschlussfassung über einen Beitrag zu den Kosten der Vorarbeiten für die projektirte Bahn Ludwigslust-Dömitz.

Mecklenburgische Südbahn.

In der in Waren abgehaltenen Generalversammlung wurde die Aenderung der Statuten genehmigt und beschlossen, in 4 Wochen eine neue Generalversammlung einzuberufen, in welcher die Neuwahlen von Aufsichtsräthen vorgenommen werden sollen. Man beabsichtigt Vertreter der bei der Bahn interessirten Stadt in den Aufsichtsrath zu wählen. Ueber die Entwickelung der Bahn konnten günstige Mittheilungen gemacht werden, doch muss mit einem Urtheil abgewartet werden, inwieweit die demnächst in Funktion tretenden Bahnanschlüsse sich wirksam erweisen.

Holsteinische Marschbahn.

Auf der Tagesordnung der am 29. Juni stattfindenden Generalversammlung steht u. A. ein Antrag auf Uebernahme der Kosten im Betrage von ca 25 000 M. für Herstellung von Ladegleisen auf kleineren Haltestellen auf den Baufonds der Strecke Itzehoe-Heide.

Altona-Kaltenkirchener Eisenbahn.

Auf der Tagesordnung der zum 4. Juli einberufenen Generalversammlung steht die Vorlage des mit den Unternehmern Kintzel u. Lauser abgeschlossenen Betriebsvertrages und ein Antrag auf Genehmigung desselben.

Braunschweigische Landeseisenbahn-Gesellschaft.

In der am 30. Mai stattgehabten ersten ordentlichen Generalversammlung wurden die bisherigen Mitglieder des Aufsichtsraths wiedergewählt und einige Statutenänderungen vorgenommen. Ueber den Bahnbau, welcher jetzt im vollen Gange ist, berichtete die Direktion, dass die Inbetriebsetzung der Bahn zum 1. März 1886 in Aussicht genommen sei.

Vorarbeiten für Sekundärbahnen.

Nach dem „Reichsanz.“ ist die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) zu Köln mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Gütereisenbahn von Stolberg nach Münsterbusch, und für eine Eisenbahn von Stolberg durch das Münsterbachthal zum Anschluss an die Bahn von Rothe Erde nach Ulflingen unweit Kornelimünster, beide mit Anschluss an die industriellen Werke zu Münsterbusch, beauftragt worden.

Die Königliche Eisenbahndirektion zu Berlin ist mit der Anfertigung genereller Vorarbeiten für eine Eisenbahn untergeordneter Bedeutung von Weisswasser nach Forst i/L. beauftragt worden.

Frankfurter Güterbahn.

Nach einer Eintragung in das Handelsregister ist der Sitz der Gesellschaft nach Breslau verlegt und in Frankfurt a/O. eine Zweigniederlassung errichtet.

Holsteinische Marschbahn.

Aus dem Geschäftsbericht für 1884 geben wir folgende Daten. Für die Fortsetzung der Bahn von Heide bis zur Dänischenen Grenze ist die Konzession ertheilt worden. Die Einzahlung der ersten Rate des Aktienkapitals von 10 pCt. ist am 4. Oktober erfolgt, die konstituirende Generalversammlung des erweiterten Unternehmens hat am 24. Oktober stattgefunden. Der Verkehr entwickelte sich in folgender Weise:

		1884	1883	1882
Beförderte Personen		460 536	452 475	459 144
Einnahme	ℳ	390 944	383 134	387 190
Beförderte Güter	t	234 102	214 139	198 229
Einnahme	ℳ	431 155	415 453	383 729
Gesammteinnahme	„	882 724	855 517	824 176
Betriebsausgaben	„	489 336	488 743	463 570
in Prozent der Einnahme	„	55,4	57,1	56,2
Ueberschuss	„	393 387	366 774	350 600
zum Erneuerungsfonds	„	42 035	40 800	48 039
Verzinsung des Hypothekdarlehns	„	30 206	30 206	30 206
Dividende:				
Prioritätsaktien	„	55 080	55 080	55 080
in Prozenten		4½	4½	4½
Stammprioritäten B.	ℳ	154 170	154 170	154 170
in Prozenten		5	5	5
Stammaktien	ℳ	29 218	23 850	23 850
in Prozenten		2½	2	2
Stammaktien B.	ℳ	75 003	60 003	45 002
in Prozenten		2½	2	1½
Steuer	ℳ	7 079	—	—

Die Sicherheitsfonds umfassen: Reserve 79 203 ℳ, Erneuerungsfonds 242 483 ℳ, gegenüber einem Anlagekapital von 9 200 115 ℳ.

Halberstadt-Blankenburg.

Ueber den Abschluss des Jahres 1884 geben wir nach dem Geschäftsbericht folgende Daten unter Beifügung der entsprechenden Ziffern für das Vorjahr:

Einnahmen:		1884	1883
Uebertrag aus dem Vorjahr	ℳ	12 760	5 434
Personen- und Gepäckverkehr	„	77 137	70 115
Güterverkehr	„	233 684	264 132
Miethen und diverse Einnahmen	„	52 596	47 705
Gesammteinnahmen	„	376 177	387 386
Betriebsausgaben	„	215 799	225 021
In Prozenten der Einnahme	„	57,4	59,0
Betriebsüberschuss	„	160 378	162 365
Verzinsung und Tilgung der Prior.-Obligat.	„	26 737	27 045
Tantièmen	„	578	1 810
Preuss. Eisenbahnsteuer	„	1 950	950
5 pCt. an die Stammprioritäten	„	60 000	60 000
5 pCt. an die Stammaktien	„	48 000	48 000
Uebertrag auf neue Rechnung	„	11 312	12 760

Die Harzer Werke zu Rübeland und Zorge haben in 1884 38 682 t Güter gegen 50 900 t in 1883 für die Hochöfen transportirt. Die Differenz zu gunsten des letzteren Jahres beträgt mithin rund 12 300 t, die einen Einnahmeausfall von 24 895 ℳ verursacht haben. Der Verwaltungsrath bemerkt, dass im laufenden Jahre die Einnahmen in Folge der periodischen Ausserbetriebsetzung der Blankenburger Hochöfen zwar kleiner sind, aber andere Einnahmen neu hinzutreten und im einzelnen Gange des Betriebs nicht unerhebliche Minderausgaben gemacht werden. Der Verwaltungsrath glaubt deshalb, auf ein nicht ungünstiges finanzielles Resultat rechnen zu können. Das Unternehmen werde durch den Bau der Harzbahn finanziell erheblich gefördert werden. Die Krisis, welche die Zuckerfabriken zu überwinden haben, dürfte nach dem Bericht im laufenden Jahre auf den Verkehr nicht erheblich einwirken.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 2925 vom 2. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Antrag der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen auf Abänderung des Absatz 1 Art. 2 des Uebereinkommens, betreffend die Vereins-Abrechnungsstelle (abgesandt am 5. d. Mts.).

No. 3071 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend die Beigabe einer Deklaration in dreifacher Ausfertigung zu Taubensendungen nach Frankreich (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 3072 vom 3. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Wagenregulativ, betreffend Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 3075 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten, betreffend Antrag der Saal-Eisenbahn auf Einführung einheitlicher Bezeichnungen für Frauen-, Raucher-, Nichtraucher-Koupees etc. (abgesandt am 6. d. Mts.).

No. 3079 vom 3. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr von Viehseuchen (abgesandt am 5. d. Mts.).

Aus Sachsen.

Projekt Schönberg-Hirschberg-Lobenstein.

Wie das „Leipz. Tagebl.“ schreibt, soll dem jüngst zusammengetretenen Landtage des Fürstenthums Reuss j. L. u. A. auch eine Vorlage wegen einer Eisenbahn von Schönberg nach Lobenstein über Hirschberg zugehen. Schönberg ist Station der Sächsischen Staatsbahnen zwischen Plauen i/V. und Hof und bereits zum Ausgangspunkte für die im Bau begriffene Zweigbahn nach Schleiz bestimmt. Bei dem regen Interesse, welches die Reussische Regierung für das Projekt hegt, ist an dessen Ausführung nicht zu zweifeln, doch fragt es sich noch, ob die Stadt Hirschberg nur eine Zweigbahn erhalten oder, wie neuerdings in Aussicht genommen, direkt von der Linie berührt werden soll. Der Betrieb der Bahn würde aller Voraussicht nach, wie bei Schönberg-Schleiz, von der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung übernommen werden.

In der dortigen Gegend trägt man sich übrigens auch mit der Hoffnung, dass die Bahn künftig von Hirschfeld das Saalthal entlang nach Hof oder nach der nördlich davon gelegenen neuen Haltestelle Feilitzsch weitergeführt werde, auch wünscht man eine Fortsetzung der Linie von Lobenstein oder Hirschfeld nach der Preussischen Station Eichicht.

Leipzig-Gaschwitz-Meuselwitz.

Nach Meldung der Tagesblätter hat der Aufsichtsrath der vorgedachten Privatbahn in seiner Sitzung vom 4. Juni d. J. beschlossen, mit dem Königlich Sächsischen Finanzministerium wegen Verkaufs der Gaschwitz-Meuselwitzer Bahn an den Sächsischen Staat Verhandlungen einzuleiten. Man hofft, dass der Staat einen Kaufpreis (eventuell in Renten) gewähren wird, welcher dem heutigen Kourse der beiden Aktiengattungen des Unternehmens annähernd entspricht (die Stammaktien notirten an der Leipziger Börse am 4. Juni 109,25, die Stamm-Prioritätsaktien, welche 5 pCt. Vorzugsdividende geniessen, 123. Nach Bekanntwerden des obigen Beschlusses (5. Juni) ist eine Aenderung hierin nicht eingetreten).

Finanzielle Ergebnisse der Gleisbrücken-Waagen.

Angesichts der mannigfachen Klagen, welche in den Kreisen der Interessenten über die Höhe der Wiegegebühren bei Verwiegung von Wagenladungen (in Sachsen 1 ℳ pro Ladung) laut geworden sind, wird es von Interesse sein zu erfahren, eine wie geringe Verzinsung das auf die Gleisbrücken-Waagen verwendete Anlagekapital ergiebt. Im Sächsischen Verwaltungsbereiche dienen 190 normalspurige Gleisbrücken-Waagen dem öffentlichen Verkehre; von denselben sind 182 für Verwiegung ganzer Transportmittel geeignet und zu einem Kostenaufwand von 3 057 ℳ pro Stück, die 8 zur Verwiegung nur einer Achse dienenden Waagen aber zu einem solchen von 1 595 ℳ pro Stück angenommen. Danach beläuft sich das gesammte Anlagekapital auf 569 134 ℳ.

Die Einnahmen aus den Wiegegebühren stellten sich im Jahre 1884 auf 27 191,74 ℳ. Rechnet man hiervon den Unterhaltungsaufwand von 33,43 ℳ pro Waage und Jahr = 6 350,47 ℳ und die Betriebskosten zu dem Satze von 50 ₰ pro Verwiegung = 13 595,87 ℳ ab, so verbleibt ein Ueberschuss von nur

7 245,40 ℳ, welcher eine Verzinsung des Aktienkapitals in Höhe von 1,27 pCt. ergibt.

Einzelne Gleiswaagen verzinsten sich mit 59 pCt., 49 pCt., 37,5 pCt., 24,5 pCt. etc., 9 aber deckten nur gerade die Unterhaltungskosten, 60 deckten dieselben nur zum Theil und 12 ergaben überhaupt gar keine Einnahme.

Lübeck-Büchener Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht pro 1884 haben die Betriebsergebnisse des Jahres 1884 in sämmtlichen Verkehrszweigen die Ergebnisse aller Vorjahre übertroffen. Im Personenverkehre hat sich die seit dem Jahre 1879 stattfindende regelmässige Steigung der Frequenz in erfreulicher Weise fortgesetzt. Zur Erhöhung der Güterfrequenz haben hauptsächlich die vermehrten Transporte von Bau- und Nutzholz, Steinkohlen, Zucker, Baumwolle etc. beigetragen, während der schon im Vorjahre gesunkene Getreideverkehr sich noch um weitere 8 000 t vermindert hat und auch der Spiritusverkehr die Höhe des Vorjahres nicht erreichte.

Auf der Lübeck-Travemünder Bahn ist die Personenfrequenz von 138 562 im Vorjahre auf 157 839, die Güterbeförderung von 2 133 t auf 2 537 t gestiegen. Die Einnahmen aus dem Personenverkehre haben 78 972 ℳ, aus dem Güter-, Vieh- etc. Verkehre 8 726 ℳ und aus sonstigen Quellen 692 ℳ betragen.

Insgesammt wurden 1 019 453 (gegen 948 514 in 1883) Personen befördert, dieselben haben 31 801 093 (gegen 29 997 805) km und jede Person hat durchschnittlich 31,19 (gegen 31,63) km zurückgelegt; dafür wurden 1 173 722 ℳ (gegen 1 124 076 ℳ) oder durchschnittlich von jeder Person 1,15 ℳ (gegen 1,19 ℳ) und für jedes Personenkilometer 0,037 ₰ vereinnahmt.

Im Güterverkehr wurden 717 957 t (gegen 663 310 t in 1883) und zwar im Lokalverkehr 226 537 t, im direkten Verkehr von den eigenen Stationen 206 355 t, nach den eigenen Stationen 240 521 t und im Durchgangsverkehr 44 544 t verfrachtet. Dieselben haben 36 809 698 (gegen 34 774 921) tkm, mithin jede Tonne 51,27 (gegen 52,43) km zurückgelegt und es wurden dafür 2 378 554 (gegen 2 279 846) ℳ oder pro Tonne 3,3 (gegen 3,4) ℳ vereinnahmt, für jedes Tonnenkilometer sind 0,065 ℳ (gegen 0,066 ℳ) eingekommen.

Der Viehverkehr erbrachte 97 711 ℳ (gegen 82 986 ℳ in 1883).

Die Gesammteinnahmen bezifferten sich aus dem Personenverkehre auf 1 232 684 ℳ (gegen 1 183 659 ℳ), aus dem Güterverkehre auf 2 729 560 ℳ (gegen 2 617 705 ℳ) und aus sonstigen Quellen auf 394 365 ℳ (gegen 351 859 ℳ), mithin sämmtliche Betriebseinnahmen auf 4 356 609 ℳ (gegen 4 153 223 ℳ). Es entfallen hiervon auf den Nutzkilometer 6,02 ℳ (gegen 5,78 ℳ), auf 1 km Betriebslänge 33 402 ℳ (gegen 31 843 ℳ).

Die Betriebsausgaben betrugen einschliesslich der dem Reservefonds zur Last fallenden 383 934 ℳ in der allgemeinen Verwaltung 218 470 ℳ (gegen 210 509 ℳ), in der Bahnverwaltung 643 078 ℳ (gegen 640 120 ℳ) und in der Transportverwaltung 1 614 860 ℳ (gegen 1 635 716 ℳ), daher insgesammt 247 640 ℳ (gegen 2 486 345 ℳ); auf 1 Nutzkm entfallen 3,421 ℳ (gegen 3,460 ℳ) und auf 1 Bahnbetriebskm 18 986 (gegen 19 063 ℳ). Sämmtliche Ausgaben betrugen 56,84 pCt. der Bruttoeinnahme (gegen 59,87 pCt. in 1883).

Der Ueberschuss belief sich auf 1 880 201 ℳ (gegen 1 666 878 Mark) oder pro Bahnbetriebskilometer auf 43,16 ℳ (gegen 40,13 ℳ) und auf 43,16 pCt. (gegen 40,13 pCt.) der Bruttoeinnahme.

Zu dem Ueberschuss sind noch 383 934 ℳ hinzuzurechnen, welche nach Abzug der dem Reservefonds regelmässig zu überweisenden Rücklagen mit 343 816 ℳ noch 40 118 ℳ betrugen, so dass ein verfügbarer Ueberschuss von 1 920 319 ℳ verblieb.

Von demselben werden zur Verzinsung der Prioritätsanleihe 374 288 ℳ, zur Amortisation derselben 72 272 ℳ, zur Zahlung der Eisenbahnsteuer 88 208 ℳ und zur Zahlung einer 7½ pCt. (gegen 7¼ pCt.) Dividende auf die Aktien 1 385 550 ℳ verwendet.

Pfälzische Eisenbahnen.

Geschäftsbericht pro 1884.

Das Ergebniss des Betriebsjahres ist ein wesentlich günstigeres als dasjenige des Vorjahres und durch Steigerung der wichtigsten Einnahmequellen wie auch durch Verminderung der Ausgaben erzielt. Die Vermehrung des Verkehrs ist sowohl bei dem Personen- als auch bei dem Güter- und Kohlenverkehr eingetreten; zwar ist die Betriebslänge — durch Eröffnung der Lauterthalbahn — gegen das Vorjahr eine grössere geworden, aber der Aufschwung aller Verkehrszweige erscheint um so beachtenswerther, als bereits das Jahr 1883 einen sehr bedeutenden Zuwachs im Verkehr und Ertrag gebracht hatte. Die Betriebsausgaben ergaben gegen das Budget die sehr erhebliche Ersparung von 302 138 ℳ oder 3,48 pCt. und sind gegen die Effektivausgaben des Vorjahres um 43 074 ℳ = 0,51 pCt. niedriger. Dies Resultat muss um so mehr hervorgehoben werden, als im Berichtsjahre gegen das Vorjahr über 250 000 Personen und rund 2⅓ Millionen Centner Güter und Kohlen mehr zur Beförderung und als die Lauterthalbahn in 1883 nur 1⅓ Monat, dagegen 1884 vollständig im Betriebe stand und die Betriebslänge gegen 636 km sich auf 667 km erhöhte. Die Betriebsausgaben betrugen 53,87 pCt. der Betriebseinnahme (gegen 55,73 pCt. im Vorjahre), sie sind also um 1,86 pCt. gesunken. Die allgemeine Geschäftslage der Pfälzischen Bahnen gewährt ein befriedigendes Bild, namentlich ist den Pfälzischen Bahnen im Güterverkehr an den direkten und Transitverkehren eine entsprechende Betheiligung gesichert.

Die Totalbetriebseinnahmen belaufen sich auf 15 571 087 ℳ, die Betriebsausgaben auf 8 388 718 ℳ und der Ueberschuss auf 7 182 369 ℳ. Davon wurden zunächst an Zinsen und Amortisation der Prioritäten mit 4 633 447 ℳ und die dritte Rate der Konvertirungskosten mit 370 202 ℳ, ferner an garantirten Zinsen der Aktien 2 066 810 ℳ bezahlt und es verblieb somit ein Ueberschuss von 111 909 ℳ. Die zu zahlenden Präzipuen betrugen 1 115 532 ℳ und verminderten sich durch vorstehenden Ueberschuss auf 1 003 623 ℳ. Der Ertrag der Pfälzischen Bahnen hat also nicht blos zur Deckung sämmtlicher Zinsen und Amortisationsquoten der Prioritäten, sondern auch zur Zahlung sämmtlicher Aktienzinsen ausgereicht und es hat auch eine Quote der Präzipualbeträge Deckung gefunden.

Die vier Hauptquellen des Verkehrs und der Einnahmen zeigen im Vergleich mit dem Vorjahr nachstehendes Ergebniss: Im Personen- und Gepäckverkehr wurden 3 509 434 ℳ (gegen 3 415 238 ℳ) + 94 196 ℳ, im Güter-, Vieh- etc. Verkehr 7 807 574 Mark (gegen 7 507 014 ℳ) + 300 560 ℳ, im Kohlenverkehr 3 438 097 ℳ (gegen 3 364 347 ℳ) + 73 750 ℳ und aus sonstigen Quellen 815 981 ℳ (gegen 849 032 ℳ) — 28 051 ℳ vereinnahmt, die Gesammteinnahme stellt sich somit auf 440 457 ℳ oder 2,91 pCt.

Befördert wurden im Personenverkehr 4 721 146 Reisende (gegen 4 480 330) + 240 816 = + 5,37 pCt.; Militär 177 282 Mann (gegen 166 471) + 10 811 = + 6,49 pCt.; im Gepäckverkehr 8 734 245 kg (gegen 7 780 880) + 944 365 kg = + 12,12 pCt.; im Güterverkehr an Eil- und Expressgut 18 487 705 kg (gegen 17 952 800) + 534 905 kg = 2,98 pCt.; an Stückgut 220 472 209 kg (gegen 208 100 245) + 12 372 045 kg = + 5,90 pCt.; an Wagenladungsgütern 2 392 703 t (gegen 2 281 997) + 110 706 t = 4,85 pCt.; an Kohlenfrachten 1 140 850 t (gegen 1 121 950) + 18 900 t = 1,68 pCt.; an Militärgut 516 t (gegen 640) — 123 t = 19,28 pCt.; im Viehverkehr 1 249 130 Stück (gegen 1 542 075) — 247 945 Stück = — 16,08 pCt., Leichen 87 Stück (gegen 89) — 2 Stück.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn.

Geschäftsbericht für das Jahr 1884.

Das Berichtsjahr ist sowohl für das garantirte Netz als auch für das Ergänzungsnetz der Oesterreichischen Nordwestbahn ein ungünstiges gewesen. Im Personenverkehre wurden zwar auf beiden Netzen mehr Reisende als im Vorjahre befördert, die Einnahme aus diesem Verkehrszweige ist jedoch bei dem garantirten Netze gesunken und bei dem Ergänzungsnetze nur unwesentlich gestiegen; veranlasst ist dieses ungünstige Resultat durch die durch Konkurrenzverhältnisse bedingte Herabsetzung der Personentarife. Der grösste Ausfall in den Einnahmen trifft den Güterverkehr, welcher im direkten und Transitverkehr durch den Mangel jedes Getreideexportes und durch das Darniederliegen der Zuckerindustrie erheblich geschädigt wurde.

Die Gesammteinnahmen des garantirten Netzes betrugen 7 860 278 fl. (gegen 8 363 278 fl. in 1883), sie sind demnach um 503 000 fl. gefallen, die Ausgaben bezifferten sich auf 5 606 033 fl. (gegen 4 723 025 fl.) + 883 008 fl. Der Nettoertrag von 2 254 245 fl. (gegen 3 640 254 fl.) ist um 1 386 009 fl. gesunken, es musste die Staatsgarantie mit 1 867 535 fl. (gegen 481 565 fl.), also mit + 1 385 970 fl. in Anspruch genommen werden. Die namhafte Erhöhung der Gesammtausgaben um 883 008 fl. wird dadurch erklärt, dass eine Reihe von eigentlich auf das Kapitalkonto gehörige Investitionsausgaben (für Errichtung neuer Haltestellen, Stationserweiterungen etc. 160 560 fl., für Vermehrung des Fahrparks 1 060 179 fl., in Summa 1 220 739 fl.) in die Betriebsrechnung eingestellt wurden. Der für Vermehrung des Fahrparks eingestellte Betrag enthält die Kosten der Anschaffung von 4 Eilzugs-, 5 Tenderlokomotiven, 50 Personenwagen und eine Theilzahlung für 500 Güterwagen, der Rest der Auslage für die Anschaffung der Güterwagen mit 185 000 fl. wird im Jahre 1885 verrechnet werden. Stellt man die Ausgaben im Vorjahre, nach Abzug der ebenfalls für Investitionen verausgabten Beträge von 291 733 fl., mit 4 431 292 fl. den sich nach Abzug obiger Investitionsbeträge auf 4 385 294 fl. belaufenden Ausgaben des Berichtsjahres gegenüber, so erhält man eine Mindereinnahme von 45 997 fl.

Die Einnahmen des Ergänzungsnetzes stellten sich auf 5 104 955 fl. (gegen 5 412 920 fl.), sie sind also um 307 965 fl. gesunken. Die Ausgaben betrugen 2 415 593 fl. (gegen 2 414 030 fl.), daher + 1 563 fl. Die Nettoeinnahme stellte sich daher auf 2 689 362 fl. (gegen 2 998 891 fl.), d. i. — 309 529 fl. Die eigentlichen Betriebsausgaben betrugen beim garantirten Netze 45,44 pCt. (gegen 43,95 pCt.), beim Ergänzungsnetz 43,93 pCt. (gegen 41,66 pCt.), die Gesammtauslagen hingegen beim garan-

tirten Netze inkl. Investitionen 71,32 pCt. (gegen 56,47 pCt.), beim Ergänzungsnetze 47,32 pCt. (gegen 44,60 pCt.) der Bruttoeinnahme.

Das Gewinn- und Verlustkonto des garantirten Netzes schliesst mit einem Abgange von 304 479 fl, dieser Ausfall wird aus den zur Einlösung des am 1. Juli 1885 fälligen Koupons der Stammaktien bestimmten Betrag von 900 000 fl gedeckt und es bleiben daher von dieser Summe 595 521 fl. Von dieser Summe sind zur Einlösung des Koupons mit 3,30 fl. für 180 000 Stück Aktien 594 000 fl. erforderlich und der Rest von 1 520 fl. wird der ausserordentlichen Reserve, welche Ende 1883 171 382 fl betrug, zugeschrieben, so dass dieselbe sich auf 172 902 fl. erhöht. Nach Deckung der Ausgaben für Zinsen, Tilgungsquoten etc. des Ergänzungsnetzes steht noch ein Betrag von 997 233 fl. zur Verfügung, von demselben wurden 945 000 fl. zur Zahlung einer Dividende von 7 fl. auf 135 000 Aktien Lit. B verwandt und der Rest mit 52 233 fl. auf neue Rechnung vorgetragen.

Am Schlusse des Jahres waren auf dem garantirten Netze (626,71 km) an Betriebsmitteln 124 Lokomotiven, 269 Personenwagen, 56 Gepäck-, 2 345 Güter-, 25 Postwagen, 101 Tender und 8 Schneepflüge, auf dem Ergänzungsnetze (308,04 km) 92 Lokomotiven, 128 Personenwagen, 40 Gepäck-, 2 219 Güter-, 14 Postwagen, 80 Tender und 8 Schneepflüge vorhanden.

Im ganzen wurden auf dem garantirten Netze 52 395 Züge (gegen 51 829) befördert, welche 3 233 906 km (gegen 3 166 564 km), also 67 343 km mehr, zurücklegten. Auf dem Ergänzungsnetze wurden 46 993 Züge (gegen 45 659) befördert und legten dieselben 1 849 808 km (gegen 1 771 416 km) zurück, es ergab sich also eine Mehrleistung von 78 392 km.

Im Personenverkehre wurden 2 355 782 Reisende (gegen 2 247 464), also 108 318 Personen mehr als im Vorjahre befördert und dafür 2 031 876 fl. (gegen 2 073 255 fl.) oder 41 379 fl. weniger vereinnahmt. Diese Mindereinnahme ist durch die Gebührenermässigung für Lokalzüge und durch die Herabsetzung der Fahrpreise im Konkurrenzverkehre entstanden. Die Zahl der beförderten Personen ist um 4,8 pCt., die Frequenz (Personenkilometer) um 1,3 pCt. gestiegen, während die Einnahme um 2 pCt. gefallen ist. Der Lokalverkehr hat um 111 687 Personen zugenommen, während die Einnahme um 7 025 fl. gefallen ist, im Anschluss- und Transitverkehr ergab sich ein Ausfall von 3 369 Personen und 34 353 fl. An Reisegepäck wurden 7 089 t befördert.

Im Güterverkehre wurden 2 053 784 t (gegen 2 199 429 t), also — 145 645 t = 6 pCt. befördert und dafür 5 622 786 fl. (gegen 6 119 583 fl.) oder — 496 797 fl. = 8,1 pCt. vereinnahmt.

Auf dem Ergänzungsnetze (dessen spezifischer Personenverkehr sich zu jenem des garantirten Netzes wie 1 : 33 verhält) wurden 1 055 577 Personen (gegen 971 494), also + 84 083 befördert und hierfür 716 578 fl. (gegen 706 601 fl.), daher + 9 977 fl. vereinnahmt. Gegen das Vorjahr ist die Frequenz um 8 pCt., die Einnahme aber nur um 1,4 pCt. gestiegen. Im Lokalverkehr sind 44 613, im direkten und Durchgangsverkehr 39 470 Personen mehr befördert worden, es weist jedoch der Lokalverkehr einen Ausfall von 1 601 fl., der Durchgangsverkehr aber eine Erhöhung von 11 578 fl. auf. An Reisegepäck wurden 3 759 t befördert. Im Güterverkehre (dessen spezifische Frequenz 1,7 mal grösser ist als die des garantirten Netzes) sind 2 241 782 t (gegen 2 381 692 t) oder 139 910 t = 5,9 pCt. weniger als im Vorjahre befördert worden und dafür 4 277 203 fl. (gegen 4 622 631 fl.) oder 345 428 fl. = 7,5 pCt. weniger vereinnahmt worden. Gegen das Vorjahr hat der Lokalverkehr in der Quantität 4,7 pCt., in der Einnahme 11,3 pCt., der direkte und Durchgangsverkehr in der Quantität 6 pCt. und in der Einnahme 6,9 pCt. verloren.

K. K. priv. Graz-Köflacher Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Betriebs- und Verkehrsverhältnisse der Bahn haben sich im Berichtsjahre fast auf gleicher Höhe wie im Vorjahre erhalten. Im Personenverkehre wurden 19 686 Reisende mehr als im Vorjahre befördert und ergab dies eine Mehreinnahme von 2 968 fl., dagegen wurden im Güterverkehre 21 559 t weniger gefahren und 8 968 fl. weniger vereinnahmt, im ganzen stellte sich die Mindereinnahme auf 6 000 fl. gegen das Vorjahr, welches das günstigste Betriebsjahr seit dem Bestehen war. Im ganzen wurden 323 754 Personen (gegen 304 068) und 729 544 t (gegen 750 358) befördert und aus dem Personenverkehr 141 277 fl. (gegen 138 309 fl.), aus dem Güterverkehr 1 394 269 fl. (gegen 1 403 237 fl.), in Summa 1 535 546 fl. (gegen 1 541 546 fl.) vereinnahmt. Aus dem Gepäckverkehr kommen hinzu noch 4 562 fl. und 817 fl. an verschiedenen Einnahmen, so dass sich die Summe aller Betriebseinnahmen auf 1 540 925 fl. stellt. Die Ausgaben betrugen für die allgemeine Verwaltung 24 787 fl. und der von der Südbahn zu tragende Antheil 79 531 fl., für die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung 147 351 fl., für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst 222 076 fl., für Zugförderungs- und Werkstättendienst 94 690 fl. und für Beiträge und Unterstützungen 1 683 fl., in Summa 570 118 fl.

Der Betriebsüberschuss ergab somit 970 807 fl.

Der Betrieb der Kohlenwerke im Köflacher und Wiener Reviere ergab eine Einnahme von 532 103 fl. und erforderte eine Ausgabe von 508 897 fl. Die Glasfabrik in Oberdorf vereinnahmte 76 208 fl. und verausgabte 66 010 fl. Aus dem Kohlenverkauf in Graz wurden 1 790 746 fl. vereinnahmt und an Ankaufskosten und Fracht etc. 1 757 517 fl. verausgabt, ferner wurden an Zinsen 23 717 fl. vereinnahmt. Die Ausgaben an Zinsen und Amortisation erforderten 390 869 fl., an Steuern und Stempelabgaben wurden weitere 116 436 fl. verausgabt.

Das Nettoerträgniss aus dem Eisenbahn- und Bergbaubetriebe stellte sich somit auf 553 851 fl. Von demselben wurden verwendet 5 000 fl. zur Amortisation von 25 Aktein (à 200 fl.), 357 900 fl. zur Vertheilung einer 5 pCt. Dividende auf 35 790 cirkulirende Aktien, 19 095 fl. zur Dotirung des Reservefonds (10 pCt.). Von dem dann noch verbleibenden Ueberschuss von 171 856 fl. erhalten der Verwaltungsrath 17 186 fl., die Direktion 8 606 fl. als Tantième zugewiesen, 143 436 fl. wurden als Superdividende (4 fl. auf 35 790 Aktien und 69 Genussscheine) verwendet und 2 628 fl. auf neue Rechnung vorgetragen. Die Gesammtdividende stellte sich somit auf 14 fl. = 7 pCt. pro Aktie à 200 fl.

Holländische Eisenbahngesellschaft.

Dem Geschäftsbericht der Holländischen Eisenbahngesellschaft für das Jahr 1884 ist folgendes zu entnehmen.

Am 20. Mai 1884 wurde die Strecke Zaandam-Horn der Staatseisenbahn Zaandam-Enkhuizen für den Verkehr eröffnet. Sämmtliche von der Gesellschaft betriebenen Bahnen haben eine Länge von rund 389 km und zwar die eigenen Linien (Amsterdam-Rotterdam, Velzen-Ymuiden und Amsterdam-Hilversum-Zutfen mit Zweigbahn von Hilversum nach Utrecht) 232,5 km und die gepachteten Linien Helder-Zaandam-Hoorn (Nordholländische Staatsbahn) und Zutfen-Winterswyk (Niederländisch-Westfälische Eisenbahn) resp. 113,5 und 43,5 km. — Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 377 km. Ueberdies hat die Gesellschaft den Betrieb der Dampftramways: a) von Beverwyk nach Wyk aan Zee (Eigenthum der Gesellschaft Noordzeebad-Wyk aan Zee) 4,86 km lang; b) vom Haag über Poeldyk nach Naaldwyk und von Poeldyk nach 's Gravenzande (Westlandsche Dampftramway) 19,316 km lang; c) von Leiden nach Katwyk (Rynlandsche Dampftramway), 8,663 km lang; d) von Lichtenvoorde nach Groenlo (Eigenthum der Konzessionäre dieser Linie) 4 km lang; e) von Bussum nach Huizen (Eigenthum der gleichnamigen Gesellschaft) 3 km lang; und seit 15. Oktober eine Strecke der Geldersch-Overyselschen Lokalbahn von Winterswyk nach Hengelo und von Ruurlo nach Neede.

Auf sämmtlichen Linien wurden befördert: 7 090 297 Personen (gegen 6 934 387 in 1883), 6 691 000 kg Gepäck (7 519 470) 25 505 240 kg Expressgüter (26 591 334), 18 326 030 kg Eilgüter (16 332 350), 49 333 020 kg Stückgüter (49 582 900), 987 582 820 kg Wagenladungsgüter (884 937 770), 209 350 Stück Vieh (179 231) und 1 366 Equipagen (1 293).

Hiervon entfallen auf den

		Lokal-verkehr	direkten Verkehr
Personen		6 520 900	569 397
Gepäck	kg	4 251 420	2 439 580
Expressgüter	„	17 851 922	7 653 318
Eilgüter	„	13 903 130	4 422 900
Stückgüter	„	20 648 020	28 685 000
Wagenladungsgüter	„	119 457 900	868 124 920
Vieh	Stück	174 640	34 710
Equipagen	„	1 127	239

Von den Reisenden wurden 11,32 pCt. in I, 24,43 pCt. in II. und 64,25 pCt. in III. Wagenklasse befördert.

Jeder Reisende hat durchschnittlich 25,63 km und jede Tonne Gut 101,164 km zurückgelegt.

Die Finanzergebnisse sind folgende: Aktien 15 000 000 fl., Anleihen 36 525 000 fl.*) (in 1883 42 007 000), Baurechnung 45 955 667 fl. (44 496 405) inkl. a) Lokomotivrechnung 4 452 892 fl. (4 163 770), b) Wagenrechnung 5 443 810 fl. (4 948 381), c) Betriebseinrichtungen 1 874 212 fl. (1 649 906), Bestand des Reservefonds 1 000 000 fl. (1 000 000).

Die Einnahmen betrugen aus dem Personenverkehr 4 081 414 fl. (4 295 200), Güterverkehr 2 007 115 fl. (1 946 397), Viehverkehr 121 725 fl. (111 271), Extraordinarien 531 438 fl. (702 788), überhaupt 6 741 792 fl. (7 055 656), pro Kilometer 17 882 fl. (19 903), pro Zugkilomer 1,71 fl. (1,83).

Die Ausgaben betrugen: Bahndienst 987 054 fl. (1 048 061), Maschinen- und Wagendienst 1 189 292 fl. (1 224 691), Fahrdienst 1 269 417 fl. (1 275 100), allgemeiner Dienst 316 446 fl. (324 018), überhaupt 3 762 209 fl. (3 871 870), pro Kilometer 9 979 fl. (10 922), pro Zugkilometer 0,96 fl. (1,—), Prozent der Einnahmen 55,80 fl. (54,87).

Der Gesammtüberschuss betrug im ganzen 2 979 583 fl. (3 183 787), pro Kilometer 7 903 fl. (8 981).

*) Davon sind amortisirt 2 132 000 fl., noch nicht ausgegeben 3 318 000 fl.

Hiervon wurden verwendet für Zinsen auf Anleihen 1196793 fl. (1164849), Amortisation 176000 fl. (147000), Wagenmiethe und Wagenreparaturen 105452 fl. (136965), Mitbenutzung von Bahnhöfen und Bahnstrecken 29826 fl. (13639), Pachtzins für die Linie Zutfen-Winterswyk 115767 fl. (92328), Pachtzins für die Staatsbahnen 150196 fl. (117431), Pachtzins für die Geldersch-Overyselschen Lokalbahnen 11555 fl. (—), Patentrecht 30721 fl. (28800), Belohnungen an Beamten 8280 fl. (14550), Dividende pro Aktie 66,50 fl. (80,—).

Die Lokomotiven haben 4118886 km durchlaufen gegen 4023172 in 1883. Von den Wagen wurden 44029755 Wagenkm und 93234722 Achskilometer zurückgelegt gegen resp. 38164947 und 79207102 in 1883. — Hiervon auf fremden Linien 8537733 Wagenkilometer und 18319000 Achskilometer. Die Reparatur- und Erneuerungskosten der Lokomotiven betrugen in 1834 231857 fl. gegen 233773 fl. in 1883 und die Reparatur- und Erneuerungskosten der Wagen 280351 fl. gegen 290338 fl. in 1883. Es wurden 50771440 kg Steinkohlen verwendet oder 12,32 kg pro Lokomotivkilometer.

An Betriebsmitteln waren Ende 1884 vorhanden: 159 Lokomotiven für Hauptbahnen, 458 Personenwagen, 125 Gepäckwagen, 521 bedeckte und 322 offene Güterwagen, 163 Viehwagen, 8 Pferdewagen und 340 Sandwagen.

Die Eisenbahnen Canadas und Vergleich derselben mit denen der Vereinigten Staaten.

Canada ist das Land der niedrigen Eisenbahneinnahmen. Die Durchschnittseinnahme pro Mile der in Betrieb befindlichen 9575 Miles (= 15416 km) pro 1. Juli 1883/84 werden vom Hauptingenieur und Generaldirektor der Regierungseisenbahnen auf 3491 D. pro Mile (gegen 7461 D. bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten) angegeben. Die Führung hatte die Canada Southern Bahn mit 10600 D. pro Mile; dann kam die Grand Trunk Eisenbahn mit durchschnittlich 6290 D. Diese zwei Bahnen, welche 31 pCt. des ganzen Canadischen Bahnnetzes besitzen, hatten 60 pCt. der Gesammteinnahmen desselben und die übrigen 36 Gesellschaften mit 6625 Miles Bahn nahmen nur 13313384 D. oder durchschnittlich 2010 D. pro Mile ein, ein Betrag, bei dem wohl nirgendswo sonst in der Welt Eisenbahnen bestehen können. Man könnte vielleicht annehmen, dass der niedrige Durchschnittssatz von der grossen Meilenzahl der neuen und noch unentwickelten Canadia Pacific Bahn herrühre, deren Einnahmen stehen jedoch über dem Durchschnitt jener 36 Bahnen, nicht darunter. Von allen diesen erzielten nur zwei über 3500 D. pro Mile und dieselben besassen zusammen nur 57½ Mile Bahn. Nach entgegengesetzter Richtung kamen an Jahresertrag pro Mile vor: 39, 230, 264, 283, 436, 486 und 510 D.!

Darnach ist es nicht zu verwundern, wenn nur 12 von den 38 Canadischen Bahnen ihre Betriebsausgaben verdienten. Im Ganzen genommen hatten die 9575 Miles (= 15416 km) eine Nettoeinnahme von 7826363 D. oder 817 D. pro Mile (= 2110 ℳ pro Kilometer) = 6 pCt. auf ein Kapital von 13617 D. pro Mile, während das Durchschnittskapital der Canadischen Bahnen 58230 D. pro Mile beträgt. (Die Nettoeinnahmen der Bahnen der Vereinigten Staaten waren 2702 D. pro Mile.)

Dass ungeachtet so ungünstiger Einnahmen die Bahnen nur selten der gerichtlichen Administration verfallen, ist den bedeutenden Subventionen der Regierung zu verdanken. Von dem Gesammtanlagekapital von 557,6 Millionen Dollar sind nämlich 144,8 beigetragen durch Regierungs- oder provinzielle resp. städtische Beihülfen; verschiedene Strecken werden auch regierungsseitig betrieben. Fast jede Bahn der Kolonie hat Beihülfe irgend einer Art erhalten; die grössten Beträge empfingen die Canadian Pacific Bahn und ihre Zweiglinien (85,4 Millionen Dollar) und die Interkolonialbahn (42,6 Millionen Dollar). Wenn die Grand Trunk Eisenbahn ausgenommen wird, so haben die übrigen Canadischen Bahnen ein geringes Anlagekapital, nämlich auf 7358 Miles 204,5 Millionen Dollar oder weniger als 28000 D. pro Mile (= 72174 ℳ pro Kilometer). Sie haben daher meist nur sehr geringe Obligationsschulden, manche sind gänzlich frei davon.

Das Canadische Eisenbahnnetz ist im Verhältniss zur Bevölkerungszahl umfangreicher, als das der Nordamerikanischen Union, aber bei weitem nicht so bedeutend als bei dieser im Verhältniss zur Fläche. Die Zahl der Bewohner auf die Mile Bahn betrug im Juli 1884 etwa 400 gegen 458 in den Vereinigten Staaten. Die Zunahme an Bahnen in Canada ist in den letzten Jahren ebenso erheblich gewesen wie in der Union, denn von 1880—1884 vermehrte sich die in Betrieb stehende Meilenzahl von 6891 auf 9575 Miles = 39 pCt. gegen etwa 40 pCt in der letzteren; von 1876—1884 betrug die Zunahme in Canada sogar 86 pCt., in den Vereinigten Staaten nur 60 pCt.

Mit Rücksicht auf den geringen Umfang des Verkehrs ist Canada ganz besonders glücklich darin gewesen, sich mit Bahnen zu versorgen. Die Geringfügigkeit des Verkehrs beruht unzweifelhaft hauptsächlich in den natürlichen Verhältnissen. Der ältere Theil des Landes hat durchaus nicht eine solche Bevölkerung oder eine solche industrielle Entwickelung, wie der östliche Theil der Union und bedeutende Flächen fruchtbaren Landes, wie sie deren westliche Theile bieten, sind in Canada nicht zu finden. Die grossen Wälder haben zwar enorme Massen von Transporten gebracht, aber sie wurden nicht durch die Bahnen bewegt. Nach Norden und Westen zu war bis in die jüngste Zeit eine undurchdringliche Wildniss und es gab also wenig Durchgangsfrachten. In dem umfangreichen Prairiedistrikt westlich von Winnipeg entfaltet sich jetzt ein bedeutender landwirthschaftlicher Betrieb, der vielleicht in einiger Zeit einen ähnlichen Bahnverkehr bringen kann, wie das Gebiet westlich von Chicago. Darauf beruht denn auch hauptsächlich die Hoffnung auf zukünftige Besserung der Rentabilitätsverhältnisse der Canadischen Bahnen. H.

Amerikanische Korrespondenz.

Die Central-Tarifassociation.

Der neue westliche Verband, von dessen Gründung wir kürzlich Mittheilung machten, hat das folgende, von der dabei erwähnten 15er Kommission vorgeschlagene Statut angenommen:

1. Es wird eine Vereinigung der Bahnen westlich von den Trunklinien-Endpunkten, östlich vom Mississippifluss und nördlich vom Ohiofluss gebildet, welche Central-Tarifassociation genannt wird.

2. Der Gegenstand derselben soll sein: geeignete (reasonable) Frachtsätze herzustellen und aufrecht zu erhalten, ungerechten Bevorzugungen einzelner Plätze oder Personen vorzubeugen und den Konkurrenzfrachtverkehr unter die Betheiligten angemessen zu vertheilen.

3. In das Geschäft der Association soll eingeschlossen sein: aller Frachtverkehr von den nachfolgend unter 4. bezeichneten Plätzen oder westlich davon, welcher nach den westlichen Endstationen der Trunklinien oder über dieselben hinaus bestimmt ist.

4. Um die Theilung des zugehörigen Verkehrs zu erleichtern, sollen Sektions- oder Gruppen-Theilungsverträge (Pools) gebildet werden, nämlich: zu Chicago, Peoria, St. Louis, Cincinnati, Indianopolis, Toledo, Detroit und event. anderen noch zu vereinbarenden Punkten; dabei sollen bezüglich der drei zuerst genannten Plätze auch Zwischenpunkte umfasst werden, so dass keinerlei Durchgangsverkehr passiren darf, ohne in einen der Verträge eingeschlossen zu sein.

5. Die Anfangslinie jeder Gruppe ist verantwortlich für das volle Verhältniss der zwischen solchen Vertragsplätzen und den westlichen Endstationen der Trunkbahnen aufkommenden Frachten der in den Pool fallenden Transporte.

6. Soweit, als ohne Schädigung der Wirksamkeit der allgemeinen Verbindung ausführbar, soll die Leitung der Gruppenpools dem dafür bestimmten Lokalkomitee überlassen werden. Die zu beachtenden Regeln sollen für die sämmtlichen Einzelverträge gleichlautend gefasst werden.

7. Zum Zwecke der Sicherung der Gleichmässigkeit und Einstimmigkeit in der Behandlung des bezüglichen Geschäfts soll die Association geleitet werden durch ein Kollegium (Board), zusammengesetzt aus je einem Direktor der betheiligten Bahnen.

8. In allen Angelegenheiten, bei denen die Mitwirkung der Trunkbahnen wünschenswerth oder nothwendig erscheint, soll das Kollegium in Verbindung mit dem Exekutivkomitee der Trunklinien ein gemeinsames Exekutivkomitee bilden, welches sich auf die Einladung des Kommissars der Trunklinien (gegenwärtig Albert Fink) zu versammeln hat. Letzterer ist ex officio der Vorsitzende des gemeinschaftlichen Komitees und hat dasselbe auf Antrag von mindestens drei Mitgliedern eines der beiden Separatkomitees einzuberufen.

9. Ein Kommissar und die nöthigen Hülfsbeamten werden von der Association eingesetzt und von dieser deren Gehälter bestimmt.

10. Versammlungen der Association werden durch den Kommissar einberufen, wenn dies nach seiner Meinung nöthig ist oder fünf Mitglieder eine solche beantragen. Bei Festsetzung des Versammungstages sollen möglichst die Wünsche der betheiligten Verwaltungen berücksichtigt werden. Jede Bahn muss sich durch einen beglaubigten Vertreter betheiligen, dessen Votum seine Auftraggeberin verbindet. Wenn zwei Drittel der Vertreter der betheiligten Bahnen anwesend, so beschliessen dieselben verbindend auch für die fehlenden Mitglieder.

11. Fragen, welche die Einnahmen betreffen, erfordern die Einstimmigkeit, alle übrigen die Majorität.

12. Betrifft Geschäftsleitung des Kommissars.

13. Da es die Absicht ist, die Güterwagen auf jeder Konkurrenzstation möglichst so zu vertheilen, dass jeder Linie ihr bestimmter Prozentsatz jeder Frachtklasse zufällt, so wird der Kommissar nach seinem Ermessen der Bahn oder den Bahnen, welche im Rückstand sind, die zum Ausgleich erforderliche Tonnenzahl zutheilen. In dieser Beziehung müssen sich alle Betheiligten der Entscheidung des Kommissars unterwerfen. Um solche Uebertragungen zu erleichtern und Aufenthalt zu ver-

meiden, dürfen verladene Güter in den Wagen jeder Verbandsbahn unter den gewöhnlichen Benutzungsbedingungen auf den Verbandsrouten weiter laufen. Die Empfangsbahn muss solche Wagen schleunig zurücksenden, kann sie aber auch umladen.

Ein „Clearing-house“ soll unter dem Kommissar errichtet werden zur Ausführung monatlicher Ausgleichung. Endstandene Differenzen sollen im nächstfolgenden Monat beglichen werden.

14. Alle Streitigkeiten zwischen den Verwaltungen wegen der den Einzelnen gebührenden Prozentsätze etc. sollen durch ein einzusetzendes Schiedsgericht entschieden werden.

15. Die zuerst durch Einverständniss oder Schiedsgericht bestimmte Vertheilungsart soll bis 1. Januar 1886 beibehalten bleiben und auch fernerhin, so lange nicht Abänderungen verlangt werden. Wenn solche beantragt werden, so wird die Regelung in einer vom Kommissar zu berufenden Verbandsversammlung versucht und im Falle des Misslingens einer Einigung der Fall binnen 21 Tagen dem Schiedsgericht unterbreitet. Bis zu dessen Entscheidung verbleibt es bei dem bisherigen Zustand bezw. bei der Anordnung des Kommissars.

16. Die Kosten des Verbandes sind auf die Mitglieder nach Massgabe ihrer Betheiligung an dem Verkehr zu vertheilen.

Wenn hiernach auch die formelle Seite des Verbandes in Ordnung gebracht ist, so war doch, nach den letzten uns vorliegenden Nachrichten, Mitte Mai cr. von seinem eigentlichen Zwecke noch nichts erreicht; denn die auf einer damals in Chicago stattgefundenen Konferenz anwesenden Direktoren waren über die Frage wegen Beseitigung der Ostwärtsfrachten nach langen Debatten zu einer Einigung nicht gelangt. Man ist allgemein der Ansicht, dass die bestehenden und erreichbaren Pools nicht hindern, dass auf den nicht in deren Gebiet fallenden Strecken Tarifermässigungen zur Ablenkung des Verkehrs vorkommen.

Gesetzgebung.

Im Staate New Jersey ist ein Gesetz in Kraft getreten, welches den dortigen Eisenbahngesellschaften untersagt, Fusions- oder Betriebsüberlassungs-Verträge ohne Genehmigung der Legislatur abzuschliessen.

Wassermelonen-Transporte.

In Atlanta wurde Ende April eine Spezialkonferenz aller in Süd-Georgia einlaufenden Bahnen zu dem Zwecke der Regelung der Transporte von Wassermelonen während der bevorstehenden Saison abgehalten. Letztere wird diesmal etwa am 20. Juni beginnen. Die betheiligten Bahnen stellen 900 speziell für diese Transporte eingerichtete Wagen ein und ein besonderer Fahrplan wurde verabredet für Durchgangs-Eilzüge hierzu von Atlanta nach Cincinnati und anderen westlichen Plätzen.

Eröffnung der Schifffahrt.

Die den Eisenbahnverkehr in hohem Masse beeinflussende Eröffnung der Schifffahrt auf den grossen Binnenseen hat sich in diesem Jahre ausserordentlich verspätet, da erst am 3. Mai das erste Schiff die Mackinaw Strasse, noch sehr] durch Eis belästigt, passirte. An demselben Tage ging auch von Milwaukee ein einzelnes Schiff in südlicher Richtung ab; den Hafen von Chicago verliess erst am 5. und 6. Mai das Gros der dortigen Flotte, nachdem man Sicherheit erlangt hatte, dass das Eis nicht mehr störend sein werde. Die Schifffahrts-Saison begann also in diesem Jahre um 10 Tage später als 1884, 6 später als 1883 und 29 später als 1882.

Bei der bedeutenden Anhäufung von Weizen in den westlichen Seehäfen und der grossen Nachfrage nach Schiffsfahrzeugen zum Transport ab Duluth könnten die See- und Kanalfahrzeuge grösseren Verdienst, als in den letzten Jahren erwarten, hätten nicht die Eisenbahnen durch Herabdrückung der Frachten unter ihre Selbstkosten sich selbst und den übrigen Betheiligten das Geschäft gründlich verdorben.

Die Frachten bei Eröffnung der diesjährigen Schifffahrt betrugen 5 Cts. pro Bushel Weizen und $4\frac{1}{2}$ Cts. für Mais von Buffalo nach Newyork und $3\frac{1}{4}$ Cts. für Weizen resp. 3 Cts. für Mais von Chicago nach Buffalo. Diese Sätze sind zwar, bei gleichen Eisenbahnfrachten wie 1884, immerhin noch eine Kleinigkeit höher, als im Vorjahr, aber doch um ca. 33 pCt. niedriger als in den Jahren 1880–81.

Die Oceanfracht von Newyork nach Liverpool per Dampfer beträgt 2 sh. pro Bushel und die Gesammt-Transportkosten eines Bushel Weizen von Chicago oder Buffalo nach Liverpool zu Wasser belaufen sich auf 14 Cts., von Duluth auf $14\frac{1}{2}$ Cts. = ca. 215 resp. 222 ₰ pro 100 kg. Wenn also Amerikanischer Weizen keinen Markt findet, liegt es nicht an billigen Transportpreisen.

Auf die Eisenbahn-Durchgangstransporte ab Chicago hatte übrigens die Eröffnung der Schifffahrt vorläufig keinen Einfluss, denn in der ersten Schifffahrtswoche waren dieselben sogar um 50 pCt. höher als in der Vorwoche, und ebenso viel höher als in der gleichen Woche des Vorjahrs. Dieses in bezug auf die Transportmenge günstige Resultat ist nur der aussergewöhnlich niedrigen Bahnfracht — 15 Cts. gegen 25 in den Jahren vor 1884 — zuzuschreiben.

Kinder auf weiten Reisen.

Dass das Publikum im allgemeinen grosses Vertrauen auf die Eisenbahnbeamten setzt, ergibt sich aus der nicht unbedeutenden Anzahl von Kindern sehr niedrigen Alters, welche auf weite Strecken ohne Begleitung Eisenbahnreisen machen. Einzelne besonders bemerkenswerthe Fälle dieser Art gibt der „Buffalo Express“ an. Ein kleines 5 Jahr altes Mädchen wurde Anfangs Mai cr. von Boston nach San Francisco, also verschiedene tausende von Kilometern, allein abgesandt. Man hatte an ihrem Kleide eine grosse Karte, welche ihren Bestimmungsort und ihre Reiseroute angab, befestigt; infolge dessen wurde sie vom Personal aufmerksamer als jeder andere Passagier behandelt und namentlich auf den Uebergangsstationen nach dem Anschlusszuge begleitet.

Ein ähnlicher Fall kam etwa zu gleicher Zeit vor mit einem vierjährigen Mädchen, welches ohne Begleitung von Newyork nach Denver (Colorado) gesandt wurde.

Brooklyner Hochbahn.

Diese Bahn wurde am 13. Mai cr. für den Verkehr formell eröffnet mit der Beförderung einer grossen Anzahl eingeladener Gäste und nachdem die Ausflugzüge vorüber waren, wurde dem Publikum freie Fahrt gewährt für den übrigen Theil des Tages. Die Bahn ist nach dem Muster der Newyorker Hochbahnen erbaut und erstreckt sich von einem Punkte nahe der Brückenendstation bis zum Broadway und zur Gates Avenue, eine Länge von 5 Miles. Der Bau hat infolge von Streitigkeiten ziemlich lange gedauert. („Railr. Gaz.“)

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LV.

Das Englische Panzerschiff „Canada“ hat den hiesigen Hafen, gleich dem „Garnet“, verlassen, und nur die Russischen Korvette „Streisk“ liegt noch im Northriver.

Der bekannte Schwimmbold Kapitän Boyton spielte übrigens der Mannschaft des „Garnet“ einen schlimmen Streich.

Newyork gilt als das Brutnest aller Dynamiter der Welt, demnach auch der Irischen. Die Mannschaft eines Englischen Kriegsschiffes hat demnach alle Ursache, im hiesigen Hafen auf ihrer Hut zu sein.

Trotz „enormer Wachsamkeit“ und trotz einer am Vordertheile des Schiffes angebrachten „Krinoline“ gelang es Boyton, in der Geisterstunde einen leeren Torpedo der Art an die Krinoline zu binden, dass ihn die Strömung an das Schiff trieb und dieses im Ernstfalle zweifellos eine Luftreise gemacht hätte. Boyton war bereits ausser Revolverschussweite, als er von der „Wache“, recte „Schlafmütze“ entdeckt wurde.

Dieser Boyton hatte einen Freund, „Professor“ der Schwimmkunst Odlum, welchem es keine Ruhe liess, ehe er nicht von der Brooklyner Brücke (sammt Geländer 140 Fuss über dem Spiegel des East Rivers) herabgesprungen war. Odlum's Mutter behauptet, Boyton habe ihren Sohn zu dieser That gehetzt.

Odlum sprang Dienstag, den 19. Mai 1885 Nachmittags gegen $5\frac{1}{2}$ Uhr herab, fiel schief, zerschmetterte sich einzig und allein auf dem Wasser fünf Rippen — Leber, Nieren, Milz, Lunge barsten und Boyton zog ihn aus dem Flusse. Wenige Minuten darauf starb der kühne Springer.

Der vorgestern eingelaufene Englische Dampfer „City of Berlin“ ist auf den Bänken von Neufundland an einen Eisberg angerannt, glücklicherweise fuhr das Schiff, des Nebels halber, sehr langsam, so dass ausser dem Einstossen des Vorderstevens kein weiterer Schaden entstand. Die Collission-bulkheads schützen ja den übrigen Theil der Schiffe vor Füllung, wenn vorn Wasser eindringen sollte. Es befanden sich zusammen 1 423 Seelen auf dem Dampfer, und ein Reisender äusserte trübselig zu einem Reporter, es würde ein Jammer gewesen sein, im Falle man hätte in die Boote steigen müssen. Für 1 423 Personen ist allerdings nicht Platz, meist gibt es höchstens 10 Boote auf einem Dampfer, so kämen über 140 Köpfe auf ein Boot, welches kaum 30 Menschen mit Sicherheit fasst.

Dieser Transport wird doch erwas unvorsichtig betrieben — im Falle eines grossen Unglücks ist im Sommer kein Platz in den Booten, im Winter, wo es weniger Passagiere gibt, ist die See meist ungemein stürmisch, so dass die Boote entweder umschlagen, oder die Unglücklichen vor Nässe und Kälte oder vor Entbehrungen umkommen, denn im Winter begegnet man weniger Schiffen.

Heute Sonnabend, den 23. Mai, werden im „Evening-Telegram“, Abendblatt des „Newyork Herald“, über 3 000 Einwanderer gemeldet, und als ich unten bei Castle-Garden auf dem Quai stand, das fragliche Blatt in der Hand, kamen die Bay zwei grosse Englische Dampfer herauf, deren Passagiere natürlich erst morgen gemeldet werden. Ein jeder derselben bringt

natürlich Einwanderer in Menge.*) Obige 3 000 kamen Vormittags an.

Die Telegraphengesellschaften gehen wieder einmal mit den Preisen herab. So berechnet die Bankers & Merchents Telegraph Co. von hier aus für 10 Worte nach Boston, Philadelphia, Washington und Baltimore 10 Cts., nach Chicago 15 Cts., nach Pittsburg und St. Louis 20 Cts.

Bis jetzt habe ich hier für die Adresse eines Telegrammes noch nichts bezahlt, jedenfalls sind unter den 10 Worten auch nur die Text- und Unterschriftsworte zu verstehen.

Im allgemeinen zählt hier die Adresse nicht, doch wie eine jede Bahn nach eigenen Grundsätzen handelt, thun die Telegraphengesellschaften auch, was sie wollen. Gehen die Geschäfte gut, steigern sie die Tarife, gehen sie schlecht, so wird es billiger.

Wahrscheinlich in Erwartung eines frischen und fröhlichen Krieges in Europa und Asien fand sich Mr. Gordon Bennett veranlasst, den Preis seines „Telegram" wieder auf 2 Cts. zu erhöhen. Seit nun fast einem Jahre hob er nur 1 Cts. ein, steigerte jedoch den Preis vor kurzer Zeit wieder.

So geht es hier ruhelos auf und ab.

N. S. am 25. Mai. Die Trambahngleise wurden vom Unionsquare ab auf dem Broadway in Angriff genommen; es wird mit Macht gearbeitet und in kurzer Zeit müssen die letzten „Stage Coaches" (Omnibusse) Newyorks verschwinden!

Projekt eines Eisenbahntunnels durch die Meerenge von Northumberland in Canada.**)

Als die Prinz Edward-Insel sich den Canadischen Staaten anschloss, verpflichtete sich die Englische Regierung, für eine regelmässige Verbindung der Insel mit dem Festland sowohl im Sommer wie im Winter zu sorgen. Bis dahin bestand die Winterverbindung nur in Eisböten, die für den Postverkehr allenfalls genügten. Die Englische Regierung versuchte den Winterdienst durch kräftig gebaute eisbrechende Dampfer aufrecht zu erhalten und zuerst wurde die Dampffähre „Artic" und später „das Nordlicht", letzteres seit 1876, in Dienst gestellt. Aber es erscheint überhaupt sehr zweifelhaft, dass ein noch so kräftig gebautes Fahrzeug bei Wintereis die ausserordentlich schwierige Fahrt dauernd ausführen kann und „das Nordlicht" ist einmal einen ganzen Monat derartig in riesigen Schollen eingefroren, dass es unmöglich war das Schiff frei zu machen, und im vergangenen Winter war das Fährschiff zwischen zusammengefrorenen Eisbergen so eingeschlossen, dass man ruhig abwarten musste, bis die Witterungsverhältnisse dasselbe erlösten. Es hat daher auch der Eisbootverkehr zwischen Kap Traverse und Tarmentine stets fortbestanden und war häufig die einzige Verbindung für die Post und die Reisenden, welche über die Meerenge mussten; aber obgleich die Entfernung nur 13,7 km beträgt, war diese Fahrt doch nur selten ohne Unfall zu machen und bei Beginn des letzten Winters wurden drei Boote mit einer Anzahl Reisender, unter denen sich ein Parlamentsmitglied befand, von einem Schneesturm überrascht und vom Wege abgetrieben, so dass die Reisenden, halb erfroren und froh, ihr Leben gerettet zu haben, nachdem sie drei Tage ohne Nahrung umhergetrieben, auf der Insel wieder anlangten.

In der letzten Versammlung der Lokalregierung wurde auf den bisher vergeblichen Versuch der Englischen Regierung hinsichtlich der eingegangenen Verpflichtung zur Erhaltung einer Verkehrsverbindung mit dem Festlande hingewiesen und eine Adresse an das Britische Parlament behufs Abhilfe gesendet.

Senator Howlan hat den Ingenieur Vernon Smith in Ottawa zur Aufstellung eines eigenartigen Projektes zur Herstellung einer unterseeischen Verbindung veranlasst und Letzterer hat die Zeichnungen und ein Modell angefertigt, welche in dem Kommissionszimmer des Senates ausgestellt sind und die Eigenartigkeit desselben und scheinbar einfache Herstellungsweise haben allgemeines Interesse erregt. Das Projekt zeigt eine kreisrunde Tunnelröhre von Eisenblech, welche inwendig mit Cement ausgemauert ist. Die Gesammtentfernung zwischen den Vorgebirgen beträgt 13 700 m und die beiden Piers der Eisenbahnen erstrecken sich auf jeder Seite etwa 1 600 m ins Meer. Smith schlägt vor, diese Piers noch bis zu dem Punkte zu verlängern, wo das feste Ufereis sich gewöhnlich bildet. Diese Stelle liegt etwa bei der Tiefenkurve von 9 m und es würde bei Ausführung dieser Pierverlängerungen noch eine Länge von 8 400 m verbleiben. Hier soll nun in einer Tiefe von 7,5 m unter der tiefsten Ebbe auf der Inselseite und 12,6 m Tiefe auf der Festlandseite ein Tunnel hergestellt werden und an letzterer Stelle auch der Lüftungs- und Pumpenschacht angelegt werden und von hier beginnend sollen die später zu beschreibenden Tunnelrohrstücke verlegt werden. An der Stirnseite jedes Piers muss für den Tunnel ein Kanal ausgebaggert werden und diese Baggerung muss auf der Inselseite auf etwa 800 bis 1 000 m ausgeführt werden und wird gegen die grössere Meerestiefe hin geringer, bis der Tunnel auf dem Meeresboden aufliegt; auf 3 200 m von dem Pier aus erhält der Tunnel ein Gefälle von 1 : 1000. Auf der Festlandseite fällt der Meeresboden von dem Pier aus steiler ab, so dass die Tiefe in 600 m Entfernung schon 27 m beträgt und diese Tiefe von 24 bis 27 m erstreckt sich bei sandigem Meeresboden auf etwa 850 m. Die Baggerung für das Versenken der Tunnelrohre ist daher hier nur auf eine kurze Strecke auszuführen, denn in dem steil abfallenden Theil des Meeresgrundes soll der Tunnel weder auf den Meeresboden noch unter denselben, sondern als eine unterseeische Tunnelbrücke auf Pfeilern nahezu horizontal verlegt werden. Es sind zu dem Zweck Pfeiler in je 30 m Abstand, die am Auflager entsprechend kreisförmig zur Aufnahme der Tunnelröhre ausgehöhlt sind, projektirt; ihre Höhe schwankt von 1,5 m bis zu 10,5 m und sie bestehen aus Cylindern und Kesselblech von 6 bis 9 m Durchmesser, die pneumatisch versenkt und fundirt und bis zu der erforderlichen Höhe mit Beton gefüllt werden. Der obere Blechschutzmantel wird dann abgenommen.

Solcher Pfeiler sind etwa hundert herzustellen und zwar 25 von 6 bis 10,5 m Höhe, 25 von 3 bis 6 m Höhe und die übrigen niedriger. Es hat noch keine hinreichende genaue Peilung des Bodens stattgefunden, aber die eigentliche tiefe Stelle erstreckt sich auf etwa nur 3 km. Der Meeresboden besteht aus Sand, unter welchem ein milder Sandsteinfels der Kohlenformation ansteht.

Die Tunnelröhre selbst soll aus einem Mantel aus Kesselblech von 10 mm Stärke und innerer Ausmauerung aus Cementbeton von 75 cm Dicke hergestellt werden, so dass ein lichter Durchmesser von 3 m verbleibt, welcher für die Wagen der Eisenbahnen der Prinz Edward-Insel ausreicht, welche 1,05 m Spurweite haben. Die Blechröhren werden bei der Herstellung in Längen von etwa 90 m fertig am Ufer vernietet, vom Stapel gelassen und etwa 30 cm Ausmauerung eingebracht, so dass sie mit 30 bis 40 t Ballast zum Sinken gebracht werden können. Sie werden dann schwimmend an die Versenkungsstelle gebracht und durch Einlassen der geringen erforderlichen Wassermenge versenkt und mit dem vorher verlegten Rohrstück verbunden, wie dies in gleicher Weise in den grossen Canadischen Seen bei Chicago, Cleveland, Toronto und anderen Städten geschehen ist um reines Wasser in genügender Entfernung vom Ufer zu entnehmen. In Chicago reicht diese Rohrleitung bis auf 5 km vom Ufer aus in den See. Da die hier zu versenkenden Röhren schwerer und unhandlicher sind, so bedarf es natürlich besonderer Vorkehrungen, aber der wasserdichte Anschluss lässt sich ohne Zweifel nach derselben Methode sicher erreichen. Nachdem die Röhren ihre richtige Lage erreicht haben, wird die weitere Ausmauerung eingebracht, welchen den Röhren das nöthige Gewicht gegen Auftrieb verleiht und sie in ihrer Lage erhält. Die als Träger zwischen zwei Pfeilern liegenden Rohrstücke haben also ausser der Nutzlast nur dies geringe Gewicht der zweiten Ausmauerung als Eigengewicht auf die Pfeiler zu übertragen, da das ganze übrige Gewicht gleichförmig vertheilt durch den Auftrieb des Wassers getragen wird.

Die Pierköpfe an den Enden der Tunnelröhre müssen ganz besonders solide konstruirt werden, da sie vor Bildung des Ufereises den Stössen des Treibeises ausgesetzt sind. Sie sollen aus einer Reihe von schmiedeeisernen mit Beton gefüllten Cylindern, deren Fundamente bis auf den Felsen reichen, gebildet werden. Im Grundriss bilden sie ein gleichseitiges Dreieck von 180 m Seitenlänge, dessen Mitte mit dem ausgebaggerten Sand fest ausgefüllt wird. Die Spitze des Dreiecks nach dem Kanal zu wird durch einen stärkeren Cylinder von 12 m Durchmesser, der bis auf den Felsen versenkt ist und auf jeder Seite der Meerenge einen Leuchtthurm trägt, gebildet. Nahe der Sohle dieses Cylinders wird ein Rohr von 4,5 m Durchmesser eingenietet, welches nach jeder Seite 1,5 m etwa vorsteht um auf der einen Seite den Tunnel, auf der anderen die Anschlussrampe aufzunehmen, welche nach den Uferkais und anschliessenden Eisenbahnen führt. In 390 m Entfernung auf der Inselseite und 600 m auf der Festlandseite werden Dämme von 240 m Länge und 30 m Breite hergestellt und zwischen diesen Dämmen und den Pierköpfen liegt auf beiden Ufern eine Brücke auf paarweis angeordneten Eisenbleichpfeilern von je 1,5 m Durchmesser und dazwischen liegt ganz wie im eigentlichen Tunnel eine Blechröhre von 4,5 m Durchmesser, welche mit 1 : 50 auf der Inselseite und etwas steiler auf der Festlandseite ansteigt und auch ebenso ausgemauert ist und bei 3 m über Hochwasser auf den Dämmen beiderseitig endet. Der Zweck der Brücke zwischen Pierkopf und Damm ist ein doppelter, sie gewährt der Tunnelröhre Schutz gegen Stösse von Schiffen und Eis und dient als Ladekai für Schiffe an beiden Langseiten und es sind dem entsprechend vom Ufer aus die erforderlichen Gleisanlagen auf der Brücke angeschlossen. Das Projekt wird von den meisten Ingenieuren, die es gesehen haben, günstig beurtheilt. Die Kosten des eigentlichen Tunnels mit Ausschluss der Pierbrücken an beiden Ufern, welche von den Eisenbahngesellschaften herzustellen sind, be-

*) „Britannic" bringt allerdings 903 Zwischendecks-Passagiere, wie heute, am 24. Mai gemeldet wird, den zweiten Dampfer finde ich noch nicht im Rapporte.

**) „Engineering" 29. Mai.

tragen nicht viel über 8 Millionen Mark mit Ausschluss der Baggerungsarbeiten, welche noch nicht genau festgestellt werden können und wohl auf eine weitere Million Mark zu veranschlagen sind. R. B.

Litteratur.

— st. — **Mittheilungen aus dem mechanisch-technischen Laboratorium der Königlichen technischen Hochschule in München.** Von J. Bauschinger, o. Professor der technischen Mechanik und graphischen Statik. Zwölftes Heft, enthaltend: Mittheilung XIII: Ueber das Verhalten gusseiserner, schmiedeeiserner und steinerner Säulen im Feuer und bei rascher Abkühlung (Anspritzen). Mittheilung XIV: Vergleichende Versuche über die Schweissbarkeit des Fluss- und Schweisseisens. München. Theodor Ackermann. 1885.

Das vorliegende Heft dieser werthvollen Mittheilungen dürfte das Interesse grösserer Kreise erregen, da es die Beschreibung von Versuchen enthält, deren Ergebnisse einer im vorigen Jahre vom Polizeipräsidium in Berlin erlassenen Bekanntmachung über die Verwendung von gusseisernen Säulen diametral gegenüberstehen.

Auf Grund von Beobachtungen beim Brande eines Fabrikgebäudes hatte die genannte Behörde verordnet, dass in Gebäuden, deren untere Geschosse zu Geschäfts- und Lagerzwecken und deren obere Geschosse zu Wohnzwecken benutzt werden, gusseiserne Säulen, welche gegen die unmittelbare Einwirkung des Feuers nicht geschützt sind, unter den Tragwänden des Hauses fernerhin keine Verwendung finden dürfen. An Stelle derselben werden gestattet werden: a) Säulen aus Schmiedeeisen; b) Säulen aus Gusseisen, sobald dieselben mit einem durch eine Luftsschicht von der Säule isolirten unentfernbaren Mantel aus Schmiedeeisen umgeben sind; c) Pfeiler aus Klinkern in Cementmörtel.

Diese Verordnung ist von höchst einschneidender Wirkung für die moderne Bauweise und gab deshalb dem Besitzer einer grösseren Eisengiesserei in München Veranlassung, den rühmlichst bekannten Prof. Bauschinger daselbst zur Anstellung von möglichst exakten Versuchen über das Verhalten von Säulen aus verschiedenen Materialien im Feuer und bei rascher Abkühlung anzuregen.

Bei diesen Versuchen wurden die Säulen unter Belastungen, wie sie in der Wirklichkeit vorkommen auf 300°, dann auf 600° und endlich bis zum Rothglühen erhitzt und hierauf durch Anspritzen mit einem kräftigen Wasserstrahl rasch abgekühlt. Neben Beobachtung ihres sonstigen Verhaltens ist auch die seitliche Ausbiegung der Säulen überwacht und möglichst genau gemessen worden.

Mit Säulen aus Guss- und Schmiedeeisen haben 12 Versuche stattgefunden und ergaben solche, dass schmiedeeiserne Säulen sich selbst unter der günstigsten Einspann- und Befestigungsweise ihrer Enden, theilweise schon bei nicht ganz erreichten 600°, jedenfalls aber bei geringster Glühhitze unter ihrer Last nach dem Feuer zu durchbiegen, welche Bewegung durch Anspritzen von der Gegenseite her noch unterstützt wird, selbst dann, wenn nur die Enden der Säule vom Wasserstrahl getroffen werden. Ein förmlicher Bruch oder auch nur ein Entstehen von Rissen findet dabei nicht statt, aber die Tragkraft der sich fort und fort durchbiegenden Säule sinkt weit unter diejenige herab, die ihr im kalten Zustande mit Sicherheit zugemuthet werden darf; die auf ihr ruhenden Konstruktionen müssen zusammenstürzen.

Unter gleichen Umständen betreffs der Einspannung biegen sich die gusseisernen Säulen zwar auch gegen das Feuer hin durch und diese Durchbiegung wird durch nachfolgendes Anspritzen auch vergrössert, aber sie überschreitet eine gewisse Grenze auch dann nicht, wenn die Säule der ganzen Länge nach geglüht hat und der Wasserstrahl auch zeitweise gegen die Mitte der Säule gerichtet wird. Die Säule hört nie auf, die ihr auferlegte Last zu tragen, s e l b s t d a n n n i c h t, w e n n s i e i n f o l g e d e s A n s p r i t z e n s Risse, oft sehr bedeutende, erhalten hat. Während des Abkühlens, noch während des Anspritzens richtet sie sich wieder vollständig oder nahezu grade. Nur wenn beide Enden einer gusseisernen Säule ganz frei (in Kugellagern beweglich) sind und beim Spritzen auf die der ganzen Länge nach glühende Säule der Wasserstrahl energisch gegen deren Mitte gerichtet wird, biegen sie sich soweit durch, dass sie brechen. Aber jener ungünstigste Fall der Befestigung der Enden kommt praktisch kaum vor und, selbst wenn er befürchtet werden wollte, würde einige Vorsicht im Spritzen die Gefahr des Zusammenbrechens beseitigen.

Das Resultat der Versuche mahnt zu ganz besonderer Vorsicht bei der Anwendung von S c h m i e d e e i s e n zu Bauzwecken. Wenn schon S ä u l e n, welche einem Längsdruck ausgesetzt sind, bei einseitiger Erwärmung sich so stark durchbiegen, dass sie ihre Tragkraft fast ganz verlieren, wie viel mehr noch muss dies bei horizontal liegenden T r ä g e r n, I Trägern aus Walzeisen und dergl. der Fall sein. Hier wären spezielle Versuche von grösster Bedeutung.

Den weiteren 15 Versuchen wurden Säulen aus Granit, Marmor, Tuff, Dolomit, Granitmarmor, verschiedenem Sandstein, Ziegelmauerwerk und Beton unterzogen. Diese Versuche ergaben, dass unter allen Materialien, die geprüft wurden, Beton aus Portlandcement am besten ausgehalten hat. Der daraus hergestellte Pfeiler widerstand einer $^7/_4$ stündigen Einwirkung des Feuers vollkommen. Fast ebenso gut hielten sich die Pfeiler aus gewöhnlichem Ziegelmauerwerk oder aus Trottoirplatten (Klinker) mit Portlandcement; bei denselben litt eigentlich nur der Vorputz aus Roman-Cementmörtel. Keiner der geprüften, natürlichen Steine: Granit, Kalksteine, Sandsteine widerstand dem Feuer; relativ am besten noch Granit, dann Tuff-Kalksteine, dann Sandsteine, sowohl mit thonigem, als solche mit kalkigem Bindemittel werden rasch zerstört: der Kalk wird gebrannt und folglich mürbe; der Thon schwindet und verliert seine Bindekraft.

Die Versuche sind sehr ausführlich beschrieben und auf 3 Tafeln befinden sich Abbildungen der benutzten Maschinen und Vorrichtungen, sowie der Säulen vor und nach den Versuchen.

Die unter II aufgeführten Versuche wurden hauptsächlich zu dem Zwecke angestellt, um nähere Aufschlüsse über die Schweissbarkeit des gewöhnlichen Handelsflusseisens, Stangeneisens, verschiedenen Querschnittes, welches das Schweisseisen auch im Kleingewerbe immer mehr zu verdrängen sucht, zu erhalten, indem die bezüglichen Urtheile der Konsumenten bisher so verschieden ausgefallen waren. Diese Versuche zeigten, dass bei kräftigem Feuer und schnellem Arbeiten während der eigentlichen Schweissoperation das Flusseisen dem Schweisseisen in bezug auf Schweissbarkeit nahezu gleichkommt.

Das Gesagte wird genügen, um die Bedeutung der vorliegenden Schrift darzuthun, auf welche wir angelegentlichst aufmerksam machen wollen.

Erkenntniss betreff. Pfändung von Eisenbahnwagen.

In Sachen der in Strassburg unter der Firma Banque d'Alsace et Lorraine bestehenden Aktiengesellschaft, vertreten durch ihren Vorstand, Klägerin, gegen den Königlich Preussischen Eisenbahnfiskus, vertreten durch die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) in der Person des vorsitzenden Eisenbahndirektions-Präsidenten Rennen in Köln, Beklagten, wegen Forderung, hat die erste Civilkammer des Königlichen Landgerichts zu Köln die angestellte Klage abgewiesen unter Verurtheilung der Klägerin in die Kosten.

Thatbestand.

Die Klage stützt sich auf die Behauptung der Klägerin, dass Beklagter den auf Grund rechtskräftigen Urtheils des Kaiserlichen Handelsgerichtes in Strassburg vom 3. August 1877 durch Beschluss des Amtsgerichts Abtheilung XI zu Köln vom 25. November 1881 bei ihm gepfändeten, ihrer Schuldnerin der K. K. Oesterreichischen Elisabethbahn in Wien zugehörigen Personenwagen No. 544, den Beklagter in seinem Gewahrsam gehabt, an die Elisabethbahn wieder herausgegeben und somit der Klägerin das einzige Exekutionsobjekt entzogen habe, wodurch Beklagter schadenspflichtig geworden sei. Die am 20. Oktober 1883 zugestellte Klage geht dahin, das Landgericht wolle erkennen und feststellen, dass Beklagter nicht berechtigt gewesen, den durch genannten Beschluss des Amtsgerichts hierselbst in seinem Gewahrsam auf der Central-Güterstation vor dem Gereonsthor gepfändeten Personenwagen der Schuldnerin, nämlich der Elisabethbahn, wieder herauszugeben, dass vielmehr der Beklagte schuldig sei, der Klägerin allen Schaden zu ersetzen, welchen letztere durch die Herausgabe erlitten habe, demnach den Beklagten verurtheilen, an die Klägerin die Summe von 1 648 *M.* 90 ₰ nebst 6 pCt. Zinsen seit dem 1. November 1883 zu zahlen, ihm die Kosten zur Last zu legen und das Urtheil für vorläufig vollstreckbar erklären.

Seitens des Beklagten wird kostenfällige Abweisung der Klage beantragt, weil durch den bezogenen Beschluss des Amtsgerichts in Köln vom 25. November 1881 nicht der der Elisabethbahn gehörige Personenbahn-Wagen, wie die Klägerin irrthümlich behaupte, sondern der der Schuldnerin Elisabethbahn gegen die Königliche Eisenbahndirektion (linksrheinische) in Köln angeblich zustehende Anspruch auf Herausgabe des fraglichen Wagens gepfändet worden sei; der Beklagte habe einen solchen Anspruch der Elisabethbahn bestritten und die Herausgabe des Wagens an den von der Klägerin beauftragten Gerichtsvollzieher verweigert; wolle letztere die durch die Pfändung des angeblichen Anspruchs erworbenen Rechte weiter verfolgen, so sei sie an die desfallsigen Vorschriften der Civil-Prozessordnung gebunden und zwar um so mehr, weil ein grosser Theil derselben im Interesse des Drittschuldners gegeben sei etc.

Gründe:

In dem mehrbezogenen Beschluss des Amtsgerichts hierselbst vom 25. November 1881 ist der der Schuldnerin, nämlich

der Elisabethbahn gegen den Beklagten angeblich zustehende Anspruch auf Herausgabe des in ihrem Gewahrsam auf der Centralgüterstation vor dem Gereonsthor hierselbst befindlichen Personenwagens No. 544 gepfändet. Es kommen daher die Vorschriften über die Pfändung von Forderungen zur Anwendung, wie sie in den §§ 730 und folgende der Civilprozessordnung enthalten sind.

Hiernach muss die gepfändete Forderung dem Gläubiger zuerst überwiesen werden, welcher dann, wie der § 753 cit. vorschreibt, berechtigt ist, gegen den Drittschuldner Klage auf Erfüllung der diesem obliegenden Verpflichtungen zu erheben, der sich dann jeder Gläubiger, für welchen der Anspruch mitgepfändet wurde, als Streitgenosse anschliessen kann. Diesen ihr vorgeschriebenen Prozessweg muss mithin die Klägerin einschlagen; erst wenn dann der Beklagte den Wagen nicht zur Stelle schaffte, ist erstere berechtigt, auf Schadensersatz zu klagen. Die Klage muss daher, da Kläger nach dem zuletzt bezogenen Paragraphen, ehe ihm der Anspruch überwiesen war, gegen den Drittschuldner eine Klage auf Erfüllung der ihm nach den §§ 750—752 C.-P.-O. obliegenden Verpflichtungen, also auch auf Schadensersatz nicht erheben durfte, zur Zeit abgewiesen werden, ohne dass es noch nothwendig erscheint, auf die weitere, übrigens nicht zu billigende Behauptung des Beklagten, dass er den Wagen der Hessischen Ludwigsbahn der ihm direkt überkommen, auch wieder hätte zurückliefern müssen, und die fernere Einrede, dass ein Schaden für die Klägerin nicht vorhanden sei, weil bereits ein anderer Gläubiger bis zur Höhe von 25 000 ℳ schon vorher gepfändet habe, noch einzugehen. Ebenso ist auch der Eid, welchen Klägerin dem Beklagten zuschiebt, ob es nicht wahr sei, dass der Wagen an die Elisabethbahn von ihm herausgegeben worden sei, nach Vorstehendem nicht mehr von Erheblichkeit.

Nach § 87 der Prozessordnung hat Klägerin die Kosten zu tragen.

Die gegen das bezogene Erkenntniss vom Kläger eingelegte Berufung ist von demselben wieder zurückgezogen worden.

Haftpflicht.

v. O. **Unfall. Ursächlicher Zusammenhang. Unterhaltungsbedürftigkeit und Fähigkeit des Getödteten zur Unterhaltsreichung zur Zeit des Unfalls.** Aus den Entscheidungsgründen: „Die Revisionsangriffe des beklagten Reichsfiskus waren nicht für begründet anzusehen. In allen von ihm hervorgehobenen Punkten beruht die Entscheidung des Berufungsgerichts auf der Würdigung thatsächlicher Verhältnisse. Ein Rechtsirrthum ist darin nicht zu finden. — Den ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Unfall und dem Tode des Sohnes G. entnimmt das Oberlandesgericht dem Zeugnisse des Dr. med. Sch., welcher zwar die Lungenschwindsucht als nächste Todesursache bezeichnet, nebenher aber bestätigt, dass diese Krankheit das frühe Sterben des G. nicht nach sich gezogen haben würde, wenn er nicht durch die zweite Amputation übermässig angegriffen worden wäre; und diese Amputation war eine unmittelbare Folge des Unfalls. — Die Unterhaltungsbedürftigkeit der Kläger wird durch Zeugenaussagen für dargethan erachtet. Dass die Kläger noch ein kleines Wohnhaus besitzen, auf welches sie die grössere Hälfte des Kaufpreises abgezahlt haben, und dass der Vater G. im letzten Jahre vorübergehend noch einige Tage Handarbeit verrichtet hat, steht dieser Beurtheilung des Beweises nicht entgegen. Den Klägern ist der Verkauf ihres Grundbesitzes nicht zuzumuthen, da sie sich hierdurch der Möglichkeit, ihr Wohnungsbedürfniss selbst zu befriedigen, berauben würde. Auch lässt sich voraussetzen, dass die Ansässigkeit der Eheleute G. von der Vorinstanz bei der Festsetzung der Höhe des Unterhaltes ebenso in Betracht gezogen worden ist, wie der geringe Verdienst, welchen sich der Vater in der letzten Zeit durch Handarbeit verschafft hat. Denn der Unterhaltungsbeitrag ist „unter Berücksichtigung aller angeführten Umstände“ auf nur 240 ℳ bemessen worden. — Die Erwerbsfähigkeit des Sohnes G. endlich anlangend, so wird auf Grund von Zeugenaussagen erwogen, dass der Sohn vor dem Unfalle seinen Lohn an die Eltern ablieferte, nach dem Unfalle aber sich Kenntnisse und Fertigkeiten aneignete, um die Stelle eines Schreibers in einem Büreau versehen zu können. Solche Feststellungen rechtfertigen die Annahme der Erwerbsfähigkeit. Wenn der Sohn zur Zeit seines Todes nicht im Stande war, die Eltern zu unterstützen, so ist daran eben nur der Unfall schuld. Lediglich darauf kommt es an, ob er ohne den Unfall und ohne die Folgen desselben die Eltern zu unterhalten vermocht hätte; und dies ist ausreichend festgestellt.“ (Erk. des II. Civilsenats des Reichsgerichts vom 24. Februar 1885, Reichseisenb. wider G.; Rep. 108/85; Duy u. Sauter, Jurist. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Bd. X. S. 200 f.)

Kursbücher.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 15. Juni d. J. wird die Hafenbahn in Ueckermünde für den Güterverkehr nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878 in Betrieb genommen werden. Auf derselben werden Züge nach Bedürfniss koursiren. Wegen der Tarifsätze wird auf unsere Bekanntmachung vom 21. Mai d. J. verwiesen.

Berlin, den 6. Juni 1885. (1229)
Königliche Eisenbahndirektion.

II. Güterverkehr.

Vom heutigen Tage ab wird die Station Hösbach in den Ausnahmetarif 5 für Steine des Sp.-T. III des Nassau-Bayerischen Tarifs einbezogen. (1230)

Frankfurt a/M., den 4. Juni 1885.
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Königliche Eisenbahn-Direktion Frankfurt.

Vom 1. Juli cr. ab wird die Station Landsberg a/W. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in die im Tarif für Güter zum Export nach Rumänien vom 1. Mai 1885, sowie im Rumänisch-Deutschen Verbande, Theil II, Heft 2 vom 1. April 1885 bestehenden Ausnahmetarife für Eisen und Stahl, Eisen- und Stahlwaaren und Maschinen aufgenommen.

Die betreffenden Frachtsätze sind bei den Verbandstationen und dem Verkehrsbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion Bromberg zu erfahren.

Breslau, den 1. Juni 1885. (1231)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Mit Gültigkeit vom 10. d. Mts. treten im Staatsbahn-Verkehr Berlin-Breslau anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze für den Verkehr zwischen Dresden-Friedrichstadt und verschiedenen diesseitigen Stationen sowie Wilhelmsbrück und Kempen B. W. E. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsstationen. (1232)

Breslau, den 8. Juni 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Ab 1. Juni d. J. ist die Station Schalding der Bayerischen Staatsbahnen in den **Magdeburg-Bayerischen Verband** aufgenommen worden.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren.

Dresden, am 2. Juni 1885. (1233)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Oldenburgische Staatsbahn. Vom 1. Juni cr. ab wird die Station Golzwarden in den direkten Güterverkehr mit Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Köln (rechts- und linksrheinisch), Elberfeld, Hannover, Magdeburg, Frankfurt a/M., Erfurt und Braunschweig, sowie des Norddeutschen und Rheinisch-Niederdeutschen Verbandes einbezogen.

Oldenburg, 1885 Juni 5. (1234 B & W)
Grossherzogliche Eisenbahndirektion.

Staatsbahnverkehr Berlin-Erfurt. Mit sofortiger Giltigkeit treten für Gera Th., Leipzig Th. und H. S. G., Plagwitz-Lindenau Th., Weida Th., Wolfsgefärth Th., Zeitz Th. einerseits und Elsterwerda B. Dr., Görlitz B. G., Kamenz B. G., Zittau B. G. andererseits ermässigte Tarifsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Expeditionen.

Erfurt, den 3. Juni 1885. (1235)
Königliche Eisenbahndirektion.

Der Nachtrag V zum Deutschen Gütertarif, welcher laut Bekanntmachung vom 11. Mai d. J. vom 15. Mai 1885 auch auf den Deutsch-Polnischen Tarif Anwendung findet, gilt, soweit durch denselben Frachterhöhungen eingeführt sind, erst vom 1. Juli 1885 ab.

Bromberg, den 1. Juni 1885. (1236 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Ostpreussische Südbahn. An Stelle der Getreidetarife von Stationen der Charkow-Nikolajew- und Ekaterinenbahn nach Königsberg etc. vom 1./13. Dezember pr. treten vom 25. Mai/6. Juni cr. neue Tarife in Kraft, welche gegen die bisherigen theilweise ermässigte Frachtsätze enthalten. Druckexemplare sind zum Stückpreise von 10 ₰ auf den Empfangsstationen zu haben.

Die Direktion. (1237)

Die für die Haltestelle Ober-Streit in dem Lokal-Gütertarife für den diesseitigen Bezirk unter II. D. III. 12 auf Seite 34 vorgesehenen Beschränkungen werden aufgehoben. Es kann demnach nunmehr die Güterabfertigung auf gedachter Haltestelle ohne jede Beschränkung erfolgen.
Berlin, den 4. Mai 1885. (1238)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit Gültigkeit vom 1. Juni 1885 ist zu den widerruflichen Ausnahmetarifen vom 10. Januar cr. des Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverbandes der Nachtrag IV zur Einführung gekommen, welcher die Aufnahme der Stationen Würzburg und Waldenburg i/Schl. oberer und unterer Bahnhof in den Ausnahmetarif A für Bier enthält.
Der Nachtrag ist, soweit der Vorrath reicht, von den Verbandstationen unentgeltlich zu beziehen.
Breslau, den 3. Juni 1885. (1239)
Königliche Eisenbahn-Direktion, im Namen der Verbandverwaltungen.

Mit dem 1. Juni d. Js. ist im Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahnverbande für Roheisentransporte von Amberg, Station der Bayerischen Staatsbahn, nach Dresden Friedrichstadt, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin, bei Aufgabe in Ladungen à 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief bezw. bei Zahlung der Fracht für dieses Gewicht pro Wagen ein Ausnahmefrachtsatz von 0,96 ℳ pro 100 kg zur Einführung gekommen.
Breslau, den 6. Juni 1885. (1240)
Königliche Eisenbahndirektion, im Namen der Verbandsverwaltungen.

Ostpreussische Südbahn. An Stelle des vom 1./13. Dezember pr. gültigen Getreidetarifs von Stationen der Kursk-Charkow-Asow Bahn nach Königsberg etc. tritt vom 1./13. Juni cr. ein neuer Tarif in Kraft, welcher ermässigte Frachtsätze enthält. Exemplare sind auf den Empfangs-Güterexpeditionen zum Stückpreise von 10 ₰ käuflich zu haben. (1241)
Die Direktion.

Am 10. Juni d. J. kommt im **Bayerisch-Sächsischen Verbande** für die Beförderung von Twisten von Forchheim nach Ebersbach ein Frachtsatz (Ausnahmetarif 6) von 2,46 ℳ pro 100 kg zur Einführung.
Dresden, den 4. Juni 1885. (1242)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

In dem am 1. d. M. zur Ausgabe gekommenen 2. Nachtrag zum Nassau-Elsass-Lothringischen Tarife ist der Ausnahmetarif 7 für den Getreidetransport zwischen Basel und Frankfurt nur in der Richtung nach Basel und nicht, wie irrthümlich angegeben, in beiden Richtungen gültig.
Die Berichtigung des Nachtrages ist vor seiner Ausgabe erfolgt.
Frankfurt, den 3. Juni 1885. (1243)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Südwestdeutscher Verband. Zum Tarifheft No. 6 (Main-Neckarbahn-Badischer Güterverkehr) ist mit Gültigkeit vom 1. Juni d. J. der Nachtrag I, Ausnahmefrachtsätze für Blei und Berichtigungen enthaltend, ausgegeben worden.
Karlsruhe, den 6. Juni 1885. (1244)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der Grossherzoglich Badischen Staatseisenbahnen.

Zum **Niederländisch-Bayerischen** Gütertarife vom 1. Juni 1883 ist mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. der I. Nachtrag erschienen.
Derselbe enthält theils erhöhte, theils ermässigte Frachtsätze, sowie die Bestimmung über die Aufnahme der Station Lindau Rangirbahnhof in den Tarif.
München, den 6. Juni 1885. (1245)
Namens der Verbandsverwaltungen: Generaldirektion der K. B. Verkehrs-Anstalten Betriebs-Abtheilung.
gez.: v. Schamberger.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn. Für Steine, welche nach Klasse C tarifiren, tritt 14 Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgender Frachtsatz pro 100 kg im Kartirungswege bis auf Widerruf, längstens bis 31. Dezember 1885 in Kraft von Tetschen loco und trans. nach Leitmeritz bei Frachtzahlung für das wirkliche Gewicht, jedoch mindestens für die Tragfähigkeit des verwendeten Wagens 14,7 kr. pro 100 kg.
Wien, am 5. Juni 1885. (1246)
Der Betriebsdirektor.

Am 6. Juni f. tritt zu den Tarifen für die Beförderung von
a) Eil- und Frachtgütern,
b) lebenden Thieren, Fahrzeugen, Leichen und Eisenbahn-Fahrzeugen
im Lokalverkehre der **Holländischen Eisenbahn-Gesellschaft** je ein 1. Nachtrag in Kraft.
Amsterdam, 3. Juni 1885. (1247)
Die Spezialdirektion.

III. Submissionen.

Main-Neckarbahn. Lieferung von Uniformen. Die Lieferung der für das Dienstpersonal erforderlichen Uniformen und zwar von

156 grossen Paletots,
106 kleinen Paletots,
197 Tuchröcken,
42 Leinwandröcken,
355 Tuchhosen,
42 Leinwandhosen,
719 Mützen

soll durch Submission vergeben werden.
Angebote hierauf sind verschlossen und mit der Aufschrift
„Lieferung von Uniformen“
bis zum 18. Juni 1885, Vormittags 10 Uhr, bei dem Hauptmagazins-Verwalter in Darmstadt einzureichen.
Die Eröffnung der Submission, welcher die Submittenten beiwohnen können, findet im vorgenannten Termin statt.
Die Bedingungen sind bei dem Hauptmagazins-Verwalter dahier, sowie bei den Magazins-Verwaltern in Frankfurt und Heidelberg zur Einsicht offen gelegt.
Darmstadt, den 6. Juli 1885. (1248)
Der Ober-Betriebsinspektor.
Gessner.

Direktionsbezirk Breslau. Submission. Die Ausführung der Maurerarbeiten an den Brücken, Durchlässen etc. der Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz soll in 3 Loose getheilt in öffentlicher Submission vergeben werden. Die Zeichnungen liegen in unserem technischen Bureau, Oderthorbahnhof, hier zur Einsicht aus, und sind ebendaselbst die Bedingungen, Offertenformulare und Kostenanschläge zum Preise von 1,5 ℳ zu erhalten. Die Verwaltung behält sich für die Zuschlagsertheilung die Auswahl unter den 3 Mindestfordernden vor, deren Leistungsfähigkeit erwiesen ist.
Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis Montag, den 22. Juni cr., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.
Breslau, im Mai 1885. (1249 H & V)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

Direktionsbezirk Breslau. Submission. Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten der Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz soll in 3 Loose getheilt in öffentlicher Submission vergeben werden.

Loos I enthält:
44 000 cbm Erdbewegung,
675 Ar Böschungsflächen.
Loos II enthält:
88 000 cbm Erdbewegung,
719 Ar Böschungsflächen.
Loos III enthält:
184 000 cbm Erdbewegung,
642 Ar Böschungsflächen.

Die Pläne, Erdberechnungen und Massendispositionen etc. liegen in unserem technischen Büreau, Oderthorbahnhof hier, zur Einsicht aus, und sind ebendaselbst die Bedingungen und Offertenformulare zum Preise von 1,5 ℳ zu erhalten. Die Verwaltung behält sich für die Zuschlagsertheilung die Auswahl unter den 3 Mindestfordernden vor, deren Leistungsfähigkeit erwiesen ist. Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis Montag, den 22. Juni cr., Vormittags 11 Uhr, bei uns einzureichen.
Breslau, im Mai 1885. (1250 H & V)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

Direktionsbezirk Breslau. Submission. Die Lieferung der Ziegeln zu den Brücken und Hochbauten der Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz soll in 3 Loose getheilt in öffentlicher Submission vergeben werden.

Loos I enthält:
70,0 Mille Klinker,
183,0 Mille Hartbrandziegeln,
95,0 Mille Hochbauziegeln.
Loos II enthält:
100,0 Mille Klinker,
720,6 Mille Hartbrandziegeln,
84,0 Mille Hochbauziegeln.
Loos III enthält:
746,8 Mille Hartbrandziegeln,
500,0 Mille Hochbauziegeln,
30,0 Mille Verblender.

Die Bedingungen und Submissionsformulare sind in unserem technischen Büreau, Oderthorbahnhof, zum Preise von 1,5 ℳ zu erhalten. Die Verwaltung behält sich für die Zuschlagsertheilung die Auswahl unter sämmtlichen Submittenten vor. Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis Sonnabend, den 20. Juni cr., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.
Breslau, im Mai 1885. (1251 H & V)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt (Breslau-Tarnowitz).

IV. Verkauf von Altmaterialien.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt. Wir beabsichtigen, 97 Stück ausrangirte komplette Satzachsen im Submissionswege zu verkaufen und haben zu diesem Behufe Termin auf Montag, den 22. Juni cr., Vormittags 11 Uhr, anberaumt.
Bezügliche Gebote sind bis zu diesem Termine an die unterzeichnete Hauptwerkstatt, frankirt und mit entsprechender Aufschrift versehen, einzureichen.
Die Bedingungen sind von unserem Büreau-Vorsteher, Herrn Eisenbahn-Sekretär Heinemann, gegen freie Einsendung von 50 ₰ Kopialien zu beziehen, auch können die Achsen auf diess. Werkstätten-Terrain werktäglich von 9—12 Uhr Vorm. und 4—6 Uhr Nachm. besichtigt werden. (1252)
Königliche Hauptwerkstatt Tempelhof.

No. 11. Jahrgang 1885. **Berlin,** am 10. Juni 1885.

Anzeiger
überzähliger Eisenbahn-Güter und Gepäckstücke.
Gratis-Beilage zur Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Der Expedition bis zum 8. Juni Vorm. gemeldet.

Dieser Anzeiger erscheint 2 mal im Monat und ist als selbstständiges Blatt lediglich durch die Post zu dem halbjährigen Abonnements-Preis von **75 Pfg.** zu beziehen.

Deutsche und Niederländische Eisenbahnen.

A. Kolli mit Buchstaben sign.:

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Lagerort: Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
1	A F C	3022	1	Pack	Schaufeln —	20	1	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
2	A N C	600	1	Kiste	Glas —	400	2	Roosendal	Niederländ. Stsb.	
3	B	—	1	Schaff	leer —	5	3	Grünberg	K. E.-D. Breslau	
4	B	—	1	Bund	Stahl —	46	4	Barmen	K. E.-D. Elberfeld	
5	C H	2212	1	Kiste	— —	14	5	Emden	Rechtsrh. Köln	
6	C K	37932	1	„	leer —	45	6	Plauen i/V. ob.Bhf.	Sächsische Stsb.	
7	C T	446	1	Fass	Oel —	186	7	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
8	C U E	246	1	Kiste	? —	23	8	Coblenz	Linksrh. Köln	
9	D	—	1	Kollo	eiserne Ringe —	11	9	Bremerhafen	K. E.-D. Hannover	
10	D	18	1	Korb	? —	43,5	10	Berlin	K. E.-D. Altona	
11	E	7310	1	Wagen	Kohlen —	—	11	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
12	E	20642	1	„	eiserne Röhren —	—	12	„	„	
13	E B	2637	1	Fässchen	leer —	5	13	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
14	E L	—	1	Kanne	leer —	3,4	14	Saargemünd	Elsass-Lothring.	
15	F H	—	1	Bund	eis. Röhren (Kniestücke)	3	15	Heilbronn	Württemb. Stsb.	
16	F J & Co.	—	1	Sack	gefüllt	16	16	Oberlahnstein	K.E.-D.Frankf.a/M.	
17	F R	—	2	Fässer	Theeröl —	393	17	Bettingen	Elsass-Lothring.	
18	F S C	1981	1	Kiste	Glas —	71	18	Hamburg	K. E.-D. Altona	
19	F	—	1	Koffer	leer —	17	19	„	„	
20	M S	202	1	Kiste	? —	20	20	„	„	beklebt Meerane.
21	H A C	5675	1	„	Glas —	121	21	„	„	
22	S C	7161	1	„	„ —	71	22	„	„	
23	L M	6920	1	„	„ —	50	23	„	„	
24	JH C V (im Viereck)	101	1	„	„ —	54	24	„	„	
25	32 (im Viereck)	112	1	„	„ —	202	25	„	„	
26	K N	424	1	„	„ —	15	26	„	„	
27	PS E (im Dreieck)	1165	1	„	„ —	151	27	„	„	
28	„	1169	1	„	„ —	112	28	„	„	
29	R T 3010 G L	66	1	„	„ —	96	29	„	„	
30	D T	16470	1	„	„ —	20	30	„	„	
31	E A A	4747	1	„	„ —	130	31	„	„	
32	D P K	610	1	„	? —	207	32	„	„	beklebt Apenrade.
33	„	607	1	„	? —	207	33	„	„	„ „
34	S S	4084	1	„	? —	215	34	„	„	beschr. Königstein.
35	„	4085	1	„	? —	200	35	„	„	„ „
36	B B T	5405	1	„	Glas —	44	36	„	„	
37	G R	314	1	„	„ —	24	37	„	„	
38	# 404	563	1	„	„ —	51	38	„	„	
39	E G	110	1	„	„ —	77	39	„	„	
40	DC (im Viereck)	12819	1	„	„ —	24	40	„	„	
41	L G C	731	1	„	„ —	91	41	„	„	
42	S S	4086	1	„	„ —	65	42	„	„	beschr. Königstein.
43	S R C	1290	1	„	„ —	127	43	„	„	
44	„	6507	1	„	„ —	109	44	„	„	
45	„	1287	1	„	„ —	146	45	„	„	
46	„	1288	1	„	„ —	130	46	„	„	
47	„	1289	1	„	„ —	126	47	„	„	

Bemerkung: Laufende No. 18 bis 62 wahrscheinlich zu einer Sammelladung gehörend.

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station	Name der Bahn	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
48	S R C	8378	1	Kiste	Glas —	131	48	Hamburg	K. E.-D. Altona	
49	T M Z	1641	1	Ballen	Korken —	41	49	„	„	
50	„	1642	1	„	„ —	59	50	„	„	
51	„	1640	1	„	„ —	55	51	„	„	
52	„	1643	1	„	„ —	52	52	„	„	
53	„	1644	1	„	„ —	25	53	„	„	
54	—	—	3	Kolli	eiserne Bettstellen —	50	54	„	„	
55	BW L	56	1	Kiste	Glas —	122	55	„	„	
56	MS	3234	1	„	„ —	66	56	„	„	
57	B L	1336	1	„	„ —	66	57	„	„	
58	R K C	8617/8	2	Packen	Papier —	92, 92	58	„	„	
59	—	—	1	„	„ —	68	59	„	„	
60	—	—	1	Kollo	Tapeten —	12	60	„	„	
61	—	—	1	Korb	leer, gebr. —	?	61	„	„	
62	—	—	5	Ueberfässer	leer —	?	62	„	„	
63	G	5846	1	Fass	leer —	9	63	Dillenburg	Rechtsrh. Köln	
64	G E K	1048	1	Ballen	Wachstuch —	23	64	Aachen	Linksrh. Köln	
65	G K	538	1	Fass	leer —	11	65	Opladen	K. E.-D. Elberfeld	
66	G M	2300	1	Kiste	? —	15	66	Hagen	„	beschrieben Hagen.
67	H	—	1	Kollo	Holz —	3	67	Utrecht	Niederländ. Stsb.	
68	H	1	1	Packet	dünner Bindfaden —	0,1	68	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
69	H B	6, 30	1	Stab	Rundeisen —	30	69	Duisburg	„	
70	H M	302	1	Bllt.	gesponnenes Gras —	16,5	70	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
71	J	—	1	Fass	? —	27	71	Neustettin	K. E.-D. Bromberg	
72	J B	28	1	„	Brennholz —	10,5	72	Heissen	Rechtsrh. Köln	
73	J B	636	1	Ballen	Tuch —	14,5	73	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bezettelt Z V. N.
74	J B W	1/2	2	„	gefüllt —	112	74	Trier	Linksrh. Köln	
75	J C H	610	1	Kiste	leer —	22	75	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
76	J L C	225	1	„	gefüllt —	139	76	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
77	J R	—	1	Ballen	leere Säcke —	4	77	Hamburg	K. E.-D. Hannover	bezettelt Moscau-Hamburg.
78	K	100	1	Sack	leere Säcke —	14,5	78	„		
79	K H	9937	1	„	Farbeholz —	30	79	Rogasen	K. E.-D. Bromberg	
80	L R	8	1	Kiste	? —	122	80	Thorn	„	Moscau beschrieb.
81	M C	2129	1	„	Eisenw. —	150	81	Holzwickede	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Berlin-Hagen.
82	M K	219	1	„	Kartoffelstärke —	29	82	Minden	K. E.-D. Hannover	
83	M S	325	1	Pack	Wollwaaren —	$2\frac{1}{3}$	83	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beschrieb. Oberkassel.
84	P C	208	1	Lattenkiste	Steinguss —	49	84	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
85	P R / D	1032 / 1032	1 / 1	Kiste / „	gefüllt — / gefüllt —	85 / 83	85	Köln Gereon	Linksrh. Köln	
86	P T	100	1	Fass	leer —	$8\frac{1}{2}$	86	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	
87	S	—	1	Kollo	Maschinentheil —	18	87	Enschede	Niederländ. Stsb.	
88	S	—	2	Säcke	Cocosnüsse —	76	88	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
89	S	7	1	weisser Korb	— —	3	89	Düsseldorf	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Barmen.
90	T K	41	1	Kiste	? —	44	90	Arnswalde	K. E.-D. Breslau	
91	T S	10	1	„	Hängelaternen —	28,5	91	Münster	Rechtsrh. Köln	
92	V D	10290	1	„	Knöpfe —	119	92	Freiburg	Badische Stsb.	
93	W	—	2	—	Pflugschaaren —	—	93	Strassburg	Elsass-Lothring.	
94	W	—	4	Körbe	leer —	12	94	Almelo	Niederländ. Stsb	
95	W H	1704/5	2	Kisten	leer —	25	95	Osnabrück	Rechtsrh. Köln	
96	W S	1	1	Pack	2 Rohrstühle —	9	96	Geldern	„	
97	W T	1188	1	Korb	Eisenw. —	14	97	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	beschrieben Hagen.
					B. Kolli m. Adressen sign.:					
98	Altena	—	1	—	Viehgitter —	—	98	Siegen	„	
99	Berlin	247	1	—	grauleinener Koffer —	25	99	Dirschau	K. E.-D. Bromberg	Gepäck.
100	Berlin	37118	1	Wagen	Eisentheile —	—	100	Hamburg	K. E.-D. Altona	
101	Carl Haars Schöppenstedt	3	1	Sack	Säcke —	22	101	Schöppenstedt	Braunschweig.	
102	H L Frau v. Chomentowska	3474 b	1	Kiste	Kleider etc. —	14	102	Dresden-A.	Sächsische Stsb.	
103	B. Jansen	844	1	Bierfass	leer —	26	103	Speldorf	Rechtsrh. Köln	
104	Ladecorporation	7	1	—	Wagendecke —	—	104	Aachen St. B.	Linksrh. Köln	
105	Fr. Rogge Martenhagen	VI	1	—	Privatgitter —	—	105	Altona	K. E.-D. Altona	

Laufende Nr.	Der Kolli: Signatur: Marke.	Signatur: Nr.	Anzahl	Art der Verpackung	Inhalt.	Gewicht Kilo	Laufende Nr.	Lagerort: Station.	Lagerort: Name der Bahn.	Bemerkungen (insbesondere etwaige Merkmale, welche zur Aufklärung dienen können).
106	G. Sinner Grünwinkel	3434	1	Bierfass	leer —	41,5	106	Karlsruhe	Badische Stsb.	
107	Tichau	—	2	Fässer	leer —	28	107	Kattowitz	K. E.-D. Breslau	
108	Union Brauere	12295	1	Bierfass	leer —	50	108	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
					C. Kolli m. Nummern sign.					
109	—	17	1	—	Winkeleisen —	6,5	109	Oebisfelde	K. E.-D. Magdeburg	
					D. Kolli m. Figuren sign.:					
110	roth	//	6 4	— —	eiserne Töpfe — Bratpfannen —	20	110	Berlin	K. E.-D. Bromberg	
111	J	1078	1	Ballen	Strohpapier —	72	111	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
112		5710	1	Kiste	— —	75	112	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
113		11532	1	„	? —	28½	113	Arnsberg	K. E.-D. Elberfeld	beklebt Düsseldorf-Arnsberg.
114	Gutenfürst	81	1	Sack	Gerste —	71	114	Reuth	Sächsische Stsb.	
					E. Kolli ohne Signatur:					
115	—	—	1	Stange	Bandeisen —	4	115	Cönnern	K. E.-D. Magdeburg	
116	—	—	17 17 6	Kolli „ „	Bretter à 4 m lang Bretter à 2,5 m lang Ständer —	225	116	Twistringen	Rechtsrh. Köln	
117	—	—	4	„	Budengestelle —	—	117	Langendreer	K. E.-D. Elberfeld	
118	—	—	1	Bund	Budenstangen —	?	118	Langelsheim	Braunschweig.	
119	—	—	1	Stück	Dachpappe 2,16 m lang 0,98 m breit	?	119	Schöningen	„	
120	—	—	1	Rolle	Drahtgitter —	24	120	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
121	—	—	1	Sack	künstl. Dünger —	51	121	Hümme	K. E.-D. Elberfeld	
122	—	—	1	Stange	Eisen —	11	122	Stadtoldendorf	Braunschweig.	
123	—	—	1	„	Eisen —	17,5	123	Deutz	Rechtsrh. Köln	
124	—	—	1	Kollo	altes Eisen —	6	124	Döbeln	Sächsische Stsb.	
125	—	—	1	Rolle	Eisendraht —	22,5	125	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
126	—	—	1	—	Eisentheil 1 m lang —	3	126	Leipzig	K. E.-D. Magdeburg	
127	—	—	1	Korb	Eisenwaaren —	74½	127	Neviges	K. E.-D. Elberfeld	
128	—	—	1	Packet	Feilen —	4	128	Lennep	„	
129	—	—	1	Stab	Flacheisen —	6	129	Deutzerfeld	Rechtsrh. Köln	
130	—	—	1	—	gusseis. Gartenstuhlbein	?	130	Gandersheim	Braunschweig.	
131	—	—	2	—	Grubenschienen —	53	131	Dortmund	K. E.-D. Elberfeld	
132	—	—	1	—	Gummischlauch —	0,5	132	Hamburg	K. E.-D. Altona	
133	—	—	6	—	kleine Hämmer —	8	133	Hagen	K. E.-D. Elberfeld	
134	—	—	6	Bund	Hanf —	42½	134	Vohwinkel	„	
135	—	—	1	—	Holzgestell —	80	135	Cassel	K. E.-D. Hannover	
136	—	—	2	—	Holzschuhe —	1	136	Halberstadt	K. E.-D. Magdeburg	
137	—	—	1	Kiste	alte Ketten und Schuppen	43	137	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
138	—	—	1 1 1 1	Koffer Reisetasche Beutel —	— — — — — — Ueberzieher —	—	138	Spandau	K. E.-D. Altona	im Pers.-Wagen IV. Klasse vorgefunden.
139	—	—	1	—	Laufschiene —	5	139	Elberfeld St.	K. E.-D. Elberfeld	
140	—	—	1	—	eiserne Laufschiene —	8	140	Mülhausen	Elsass-Lothring.	
141	—	—	1	—	eis. Maschinentheil —	0,5	141	Döbeln	Sächsische Stsb.	
142	—	—	1	Kollo	11 Stück Milchsatten	?	142	Berlin	K. E.-D. Altona	
143	—	—	1	—	alte Nähmaschine unexped. Gepäck	26	143	Salzgitter	Braunschweig.	
144	—	—	3	—	Ofenplatten (gusseis.)	21	144	Heidelberg	Badische Stsb.	
145	—	—	1	Ballen	Pappe —	108	145	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
146	—	—	2	Stangen	Quadrateisen —	12,5	146	„	„	
147	—	—	1	Reisekorb	— —	19,5	147	Breslau	K. E.-D. Breslau	bezettelt Berlin Frd. / Breslau 24.
148	—	—	1	—	eis. Riemenscheibe —	15	148	Döbeln	Sächsische Stsb.	
149	—	—	4	—	eiserne Röhren —	84	149	Capellen W	Linksrh. Köln	
150	—	—	2	—	eis. Rollen —	52	150	Rem. Hasten	K. E.-D. Elberfeld	
151	—	—	1	Pack	8 Spaten, 2 Sensen —	16	151	Artern	K. E.-D. Magdeburg	
152	—	—	1	Korb	alte Stiefeln, Kleider und 1 Topf	7	152	Hamburg	K. E.-D. Hannover	
153	—	—	1	—	Thonrohr —	17	153	Dresden.-N. I	Sächsische Stsb.	
154	—	—	1	—	kleines Vorlegeschloss	—	154	Rodewisch	„	

Nachdem ich aus dem Inserat des Herrn Buchhändlers Julius Engelmann in No. 43 dieser Zeitung ersehen habe, dass auch der Jahrgang 1885 des von mir herausgegebenen und lediglich von mir bearbeiteten Kalenders für Eisenbahn-Verwaltungs-Beamte den Dank und das Interesse Sr. Excellenz des Herrn Ministers Maybach gefunden hat, bringe ich auch auf diesem Wege, nachdem die schriftlichen Mittheilungen an die Hohen Eisenbahnbehörden bereits erfolgt sind, ganz ergebenst zur Anzeige, dass ich

auch für das Jahr 1886 meinen nunmehr durch zweimalige ministerielle Beachtung ausgezeichneten Kalender

unter dem erweiterten Titel

Kalender für Eisenbahn-Verwaltungs- u. Betriebs-Beamte

im Verlage von **M. Schulze in Berlin C., Spittelmarkt 6.** erscheinen lassen werde.

Den Hohen Eisenbahnbehörden gestatte ich mir bei dieser Gelegenheit für die abermalige hochgeneigte Unterstützung des bereits im besten Gange befindlichen 1886er Jahrganges meines sich immer mehr einbürgernden „Eisenbahn-Kalenders" meinen Dank ganz ergebenst auszusprechen.

Berlin, 8. Juni 1885.
O., Wallnertheaterstr. 44.

H. Kosub,
Geheimer exp. Secretair
u. Kalkulator a. D.

A. Warmuth

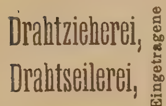
Kaiserlich Russischer Hofspediteur

BERLIN

übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.





Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)

geglüht, geölt oder verzinkt.

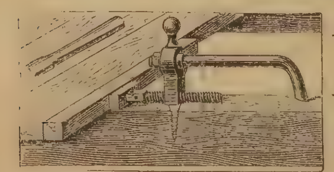
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten

Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Patent Dielen-Dichtleger!



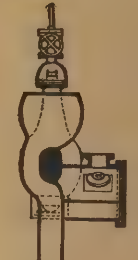
Bestes Werkzeug zum Verlegen der Fussböden.

Otto Kötter, Fabrik Barmen.

W. Ernst Haas & Sohn

Neuhoffnungshütte, Sinn (Nassau).

Pulsometer.



Garantirte Leistung von 100—10 000 Liter pro Minute.

Vereinfachte Construction.

Jede Nummer stets auf Lager.

Prospecte u. Preislisten gratis u. franco.

Elektrotechnische Fabrik Rheydt

liefert

Scharnweber-Lampen

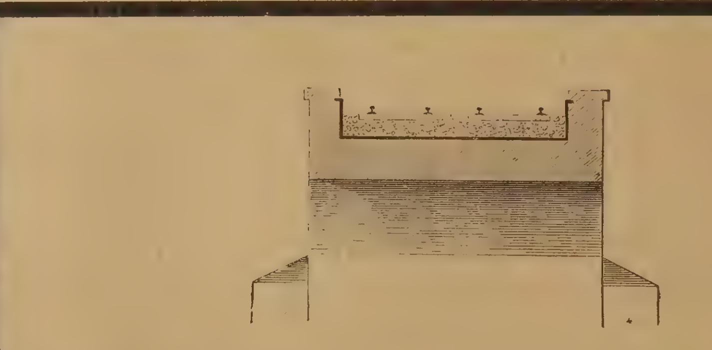
kleine elektrische Bogenlampen von 300 Normal-Kerzen.

Die Lampen brennen in Parallelschaltungen vollständig unabhängig nebeneinander und auch mit Glühlampen und Bogenlampen jeden Systems zusammen.

Preis 100 Mark inclus. Alabasterglocke, Schutzrohr und Bekrönung.

Neu! Wiederverkäufern grossen Rabatt. **Neu!**





BÜSSCHER & HOFFMANN

Bahnhof Eberswalde,

Zweigfabriken unter gleicher Firma:

Halle a/S., Mariaschein in Böhmen und Strassburg i. Els.

Die älteste aller Dachpappenfabriken, empfiehlt:

Steinpappen

zu flachen und feuersicheren Bedachungen, concessionirt durch die Königl. Regierung zu Potsdam unterm 23. Juni 1854.

Asphaltplatten

von uns erfunden (1855) u. vervollkommnet ihrer Elastizität u. Dehnbarkeit halber das vorzüglichste Material für absolut dichte und dauerhafte Gewölbeabdeckungen von Brücken, Tunnels, Kellereien — sowie zur Isolirung von Mauern und Gebäuden.

Asphalt, Asphaltlack, Holzcement, Steinkohlentheer, Deckleisten, Drahtnägel etc. etc. Fertige Eindeckungen in Steinpappe nach bewährter Methode unter langjähriger Garantie.

Dieser Nummer liegt ein Prospect von Johannes Jeserich in Berlin, betr. Dachpappen, Asphalt-Isolirplatten etc. bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

№ 45. 1885.

Zeitung des Vereins

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 22.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN (Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 13. Juni 1885.

Die Eisenbahnen und der Obstbau.

Die Eisenbahnen sind zur Zeit die wichtigsten Vermittler aller Kulturbestrebungen, ihre unmittelbare und mittelbare Wirkungssphäre gewinnt immer mehr an Ausdehnung und immer mehr werden sie als die Förderer der verschiedenartigsten Interessen angesehen. So ist es denn auch erklärlich, dass bei der erhöhten Aufmerksamkeit, welche in neuerer Zeit in weiten Kreisen, besonders aber von landwirthschaftlichen und gärtnerischen Fachvereinen dem rationellen Obstbau und der Verwerthung der daraus gewonnenen Erzeugnisse zugewendet wird, der Blick in erster Reihe auch wieder auf die Eisenbahnen gerichtet ist mit der Forderung, dass sie auch diesen Bestrebungen, welche zunächst mit dem Eisenbahnwesen in keinerlei Zusammenhang zu stehen scheinen, fördernd zur Seite stehen möchten. Begründet wird diese in der betreffenden Fachpresse mehrfach ausgesprochene Forderung einerseits mit dem Hinweis darauf, dass aus Deutschland alljährlich grosse Summen für Erzeugnisse des Obstbaues ins Ausland geben, welche bei gehöriger Entwickelung der vaterländischen Obstkultur im Lande bleiben könnten und andererseits mit dem Hinweise auf den bedeutenden Besitz der Eisenbahnen an kulturfähigen, zum Obstbau geeigneten Landflächen.

Die Gesammt-Ein- und Ausfuhr von Früchten über die Grenzen des Deutschen Reiches hat in den 3 Jahren 1877 bis 1879 nach den meist nur geschätzten Werthen im Durchschnitt für 1 Jahr betragen:*)

Fruchtsorten	Einfuhr ℳ.	Ausfuhr ℳ.
an frischem Obst	5 503 333	4 657 091
„ gedörrtem Obst	11 890 000	5 144 610
„ frischen Südfrüchten	3 313 333	429 707
„ Mandeln	5 843 333	887 831
„ Korinthen und Rosinen	7 986 666	849 376
„ getrockneten Datteln, Feigen etc. .	890 333	286 804
„ Kastanien, Maronen, Johannisbrod, Nüssen etc.	793 666	146 645
„ Beeren, Gemüsen etc. getrocknet, Säfte ohne Zucker, eingemacht .	4 443 333	3 509 481
zusammen	40 663 997	15 911 545

Im Durchschnitt dieser 3 Jahre sind also beinahe 25 Millionen Mark für Früchte aller Art von Deutschland an das Ausland abgegeben worden, wobei die Fruchtweine, die mit Zucker gewürzten Fruchtsäfte, die feineren Fruchtkonserven, sowie auch Wall- und Haselnüsse noch nicht in Anrechnung gekommen sind. Von Autoritäten im Obstbaufache wird nun die Behauptung aufgestellt, in Deutschland würde bei richtiger Entwickelung des Obstbaues so viel und so gutes Obst erzeugt werden können, dass der Verbrauch im Inlande sich noch bedeutend steigern und dabei doch der Bezug aus dem Auslande um einen nur geringen Betrag herabgemindert werden könnte, ja, dass aus der Ausfuhr vielleicht noch ein Ueberschuss zu gunsten Deutschlands zu erzielen sein würde. Zur Erreichung dieses Zieles sollen in erster Reihe die Eisenbahnen mitzuwirken berufen sein und zwar dadurch, dass die dazu geeigneten Böschungen und sonstigen zu den Bahnanlagen gehörigen Grundflächen in möglichst grossem Umfange und in rationellster Weise mit Obstbäumen bepflanzt werden.

Der Umfang des zu den Deutschen Eisenbahnen gehörigen kulturfähigen Landes lässt sich näherungsweise wie folgt berechnen. Bei den Württembergischen Eisenbahnen hatten im Jahre 1879 die zu land- und forstwirthschaftlichen Zwecken nutzbaren Böschungen und Abschnitte bei etwa 1 500 km Eisenbahn eine Flächengrösse von 4 000 ha, wonach also auf den Kilometer Bahnlänge etwa 2,67 ha kulturfähigen Terrains zu rechnen sein würden. Das Deutsche Eisenbahnnetz umfasst zur Zeit etwa 37 000 km Bahnen, und auf den Kilometer im grossen Durchschnitt auch nur 2 ha kulturfähigen Landes gerechnet, so ergaben sich zusammen bei den Deutschen Eisenbahnen etwa 74 000 ha.

Der Bebauung und Nutzbarmachung dieser zu den Eisenbahnen gehörigen kulturfähigen Flächen ist seitens der Eisenbahnverwaltungen schon seit langer Zeit besondere Aufmerksamkeit zugewendet worden. Selbstverständlich musste die Bepflanzung vor allem die bei den Eisenbahnen in Betracht kommenden besonderen Verhältnisse berücksichtigen, wodurch derselben gewisse Beschränkungen auferlegt werden. Es darf durch die Bepflanzung namentlich die Trockenlegung des Bahnkörpers und die Uebersicht der Bahn nicht beeinträchtigt werden, damit die Gefahren, welche den fahrenden Zügen und

*) Die statistischen Notizen über Ein- und Ausfuhr von Früchten sind der Schrift: „Der Deutsche Obstbau. Vorschläge zu seiner Hebung. Von R. Gärtner, Besitzer der Baumschulen zu Zechlin. Berlin 1884. Verlag von Paul Parey.“ entnommen. Diese Schrift enthält beachtenswerthe Winke für rationelle Obstkultur.

den die Strecke begehenden Beamten drohen, nicht noch vermehrt werden. Diese Rücksichten schliessen in vielen Fällen besonders die hochstämmigen Baumpflanzungen aus, bei welchen ausserdem auch noch darauf geachtet werden muss, dass sie nicht den Telegraphenleitungen zu nahe kommen, um nicht durch Berührung der Drähte mit ihren Blättern und Zweigen die Leitungsfähigkeit der ersteren zu beeinträchtigen. Wird durch alle diese Rücksichten schon der Umfang der zur Anpflanzung von Bäumen im allgemeinen geeigneten Eisenbahnländereien schon bedeutend eingeschränkt, so tritt für die Anpflanzung von Obstbäumen noch eine weitere Einschränkung ein durch die besonderen Ansprüche, welche dieselben, wenn sie gedeihen sollen, in Bezug auf Klima, Bodenbeschaffenheit und Pflege machen. Aber auch unter Berücksichtigung aller dieser einschränkenden Umstände erscheint es bei dem bedeutenden Umfange der zu den Eisenbahnen gehörigen kulturfähigen Flächen doch möglich, bei der Nutzbarmachung dieser Flächen mehr, als bis jetzt geschehen, den Obstbau in Betracht zu ziehen und bei der hervorragenden Stellung, welche die Eisenbahnen im wirthschaftlichen Leben einnehmen, werden dieselben sich auch der Verpflichtung nicht entziehen können, soweit es ihnen möglich, auch bei den auf die Hebung der Obstkultur gerichteten Bestrebungen fördernd mitzuwirken. Diese Mitwirkung gewinnt besonders dadurch an Bedeutung, dass die Eisenbahnen ihre Arme über alle Landestheile ausbreiten und dass infolge dessen durch zweckmässig angelegte Obstpflanzungen der Sinn und das Verständniss für rationellen Obstbau in die weitesten Kreise getragen werden kann. Besonders anregend dürften in dieser Beziehung Anpflanzungen in der Nähe der Bahnhöfe wirken, wo sie einem grossen Publikum zur Anschauung kommen. Ausserdem tragen aber Obstbaumpflanzungen, namentlich zur Zeit der Blüthe und der reifenden Frucht, ganz wesentlich zur Erhöhung des landwirthschaftlichen Reizes bei*). Auch die Bahnwärterhäuser könnten in vielen Gegenden noch mehr, als jetzt der Fall ist, mit guten Obstbäumen umpflanzt werden. In Nordamerika gewähren einige Bahnverwaltungen denjenigen Wärtern, welche sich durch Herstellung und Erhaltung des vegetativen Schmuckes der Umgebung ihrer Dienstwohnungen auszeichnen, Geldprämien und die dortigen Verwaltungen pflegen doch kein Geld auszugeben für unnütze Dinge.

Es muss übrigens anerkannt werden, dass auch in Bezug auf den Obstbau von den Deutschen Eisenbahnen schon manches Anerkennenswerthe geleistet ist. Einzelne Verwaltungen haben sich aber durch das Missglücken früherer Versuche abschrecken lassen und haben von weiteren Obstbaumanpflanzungen Abstand genommen. Erneute Versuche werden hier indessen vielleicht deshalb schon zu besseren Ergebnissen führen, weil der Bahnkörper sich inzwischen besser konsolidirt hat. Die früher bald nach Fertigstellung des Baues in den noch lockeren Boden gepflanzten Bäume konnten nicht fortkommen, weil die Wurzeln durch das Sinken des Erdkörpers unausgesetzt gelockert und in der Entwickelung gestört wurden. Eine weitere, dem Gedeihen der an Böschungen gepflanzten Baumstämme sehr hinderliche Schwierigkeit, welche in dem Umstande liegt, dass das Regenwasser von den Böschungen rasch abläuft, den Wurzeln der Bäume also nicht zu gute kommt, lässt sich durch geeignete Pflanzmethoden überwinden. Bei Pflanzungen, welche von dem Besitzer der Zechliner Baumschulen, Herrn R. Gärtner in Berlin, in den letzten Jahren an der Königlichen Militäreisenbahn und im Bezirke der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt ausgeführt worden sind, ist zu dem gedachten Zwecke mit gutem Erfolge ein in die Pflanzscheibe gestecktes Drainrohr angewendet worden, welches auf einer unterirdisch angebrachten Schottersäule ausmündet. Es wird hierdurch bewirkt, dass die Begiessung der Bäume in gewissem Sinne selbstthätig erfolgt. Dass die Obstbäume nicht zu hoch wachsen und dadurch die obenerwähnten Missstände für den Betrieb hervorrufen, lässt sich durch angemessenes Beschneiden verhüten, durch welches zugleich ganz wesentlich auf das Fruchttragen der Bäume eingewirkt werden kann. Es ist aus den letzteren kurzen Andeutungen ersichtlich, dass manche Hindernisse, welche der gedeihlichen Entwickelung des Obstbaues bei den Eisenbahnen entgegenstehen, durch geeignete Massnahmen sich aus dem Wege schaffen lassen, dass dazu andererseits aber vor allem auch der Rath und die Mitwirkung tüchtiger Obstbau-Sachverständiger von nöthen ist.

*) In Bezug auf den Werth des vegetativen Schmuckes der Umgebung der Gebäude in ästhetischer Beziehung und die Art, wie ein solcher Schmuck herzustellen ist, erscheint der im Jahrgang 1866 Seite 402 in der „Zeitschrift des Hannoverschen Arch.- u. Ingenieurvereins“ von dem damaligen Betriebsdirektor Buresch in Oldenburg veröffentlichte Aufsatz: „Ueber die Begrünung von Gebäuden“ von besonderem Interesse.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1883.

(Fortsetzung aus No. 44)

B. Ausgaben.

Die Steigerung der Ausgaben im Jahre 1883 war relativ gering bei den Oesterreichisch-Ungarischen und Niederländischen Bahnen, nicht unerheblich dagegen bei den Deutschen Bahnen.

Es sind verausgabt worden:

bei den	überhaupt ℳ	pro Kilometer Betriebslänge ℳ	pro Achskilometer ₰
Deutschen Bahnen für			
Allgemeine Verwaltung	51 537 865	1 453	0,54
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	138 106 247	3 893	1,44
Verkehrs- und kommerziellen Dienst .	193 525 463	5 455	2,02
Zugförderungs- und Werkstättendienst	142 231 797	4 010	1,49
zusammen	525 401 372	14 811	5,49
im Vorjahre	484 325 118	13 875	5,31
Differenz pro 1883	+ 41 076 254	+ 936	+ 0,18
in Prozenten	+ 8,5	+ 6,8	+ 3,4
Differenz pro 1882 pCt.	+ 4,7	+ 2,5	— 1,1
Oesterreich.-Ungarischen Bahnen für			
Allgemeine Verwaltung	21 525 028	1 102	0,57
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	74 411 362	3 811	1,96
Verkehrs- und kommerziellen Dienst .	77 570 136	3 973	2,04
Zugförderungs- und Werkstättendienst	62 423 912	3 197	1,64
zusammen	235 930 438	12 083	6,22
im Vorjahre	225 180 056	11 959	6,33
Differenz pro 1883	+ 10 750 382	+ 124	— 0,11
in Prozenten	+ 4,8	+ 1,0	— 1,7
Differenz pro 1882 pCt.	+ 7,2	+ 5,2	— 4,2
Niederländischen und anderen Vereinsbahnen für			
Allgemeine Verwaltung	5 472 924	1 128	0,53
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	17 079 244	3 521	1,65
Verkehrs- und kommerziellen Dienst .	19 473 519	4 014	1,89
Zugförderungs- und Werkstättendienst	19 807 291	4 083	1,92
zusammen	61 832 978	12 747	5,99
im Vorjahre	56 394 590	12 162	6,32
Differenz pro 1883	5 438 388	+ 585	— 0,33
in Prozenten	+ 9,6	+ 4,8	— 5,2
Differenz pro 1882 pCt.	— 3,5	— 7,4	— 10,2
bei sämmtlichen Vereinsbahnen für			
Allgemeine Verwaltung	77 570 487	1 296	0,53
Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	229 596 853	3 837	1,59
Verkehrs- und kommerziellen Dienst .	290 569 118	4 856	2,02
Zugförderungs- und Werkstättendienst	223 987 124	3 743	1,56
zusammen	821 723 582	13 733	5,71
im Vorjahre	764 451 796	13 100	5,63
Differenz pro 1883	57 271 786	+ 633	+ 0,08
in Prozenten	+ 7,5	+ 4,8	+ 1,4
Differenz pro 1882 pCt.	+ 4,7	+ 2,5	— 2,6

Von den vorstehend aufgeführten Ausgaben sind 14 531 679 Mark — gegen 18 404 249 ℳ im Jahre 1882 — aus den Reserve- und Erneuerungsfonds bestritten worden. Die Abnahme dieser Ausgaben erklärt sich daraus, dass infolge der Verstaatlichung einer Anzahl Privatbahnen deren Fonds aufgelöst worden sind.

Die relativen Ausgaben weisen erhebliche Verschiedenheiten auf. Diese Unterschiede zeigen sich hauptsächlich bei den Ausgaben für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung und zwar bei der Gruppe „Deutsche Bahnen“ und „Niederländische und andere Vereinsbahnen“; bei dem Verkehrs- und kommerziellen Dienst und Zugförderungs- und Werkstättendienst bei der Gruppe „Deutsche Bahnen“, während die Unterschiede bei den anderen Ausgabetiteln wenig in die Augen fallen.

Die Ausgaben vertheilen sich auf die einzelnen Titel wie folgt; es kommen bei den

auf:		Deutschen Bahnen pCt.	Oesterreich.-Ungar. Bahnen pCt.	Niederländischen etc. Bahnen pCt.	sämmtlichen Vereinsbahnen pCt.
die allgemeine Verwaltung	1883	5,3	4,4	5,0	5,0
	1882	5,2	4,4	5,0	4,8
die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung . .	1883	14,4	15,3	15,6	14,7
	1882	13,9	15,2	15,5	14,5
den Verkehrs- u. kommerziellen Dienst.	1883	20,1	15,9	17,7	18,7
	1882	19,5	15,4	17,1	18,1
den Zugförderungs- u. Werkstättendienst	1883	14,8	1[illegible],8	18,0	14,4
	1882	13,8	13,0	18,5	13,9
Die sämmtlichen Ausgaben betrugen in Prozenten der Einnahm.	1883	54,6	48 4	56,3	52,8
	1882	52,4	48,0	56,1	51,3

Bei den einzelnen Bahnen war das Verhältniss folgendes; es betrugen die Prozentsätze der Ausgaben

bei den Deutschen Bahnen:

in minimo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Rechte-Oder-Ufer-E. . . .	41	Kiel - Eckernförde - Flensburger E.	47
Altenburg-Zeitzer E. . . .	43	Wilhelm-Luxemburg E. . .	49
Oberschlesischen E. . . .	43	Dortmund - Gronau - Enscheder E.	49
Aachen-Jülicher E. . . .	44		
Ostpreussischen Südbahn .	45		
Gaschwitz-Meuselwitzer E. .	46		

in maximo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Crefelder E.	87	Zittau-Reichenberger E. . .	79
Münster-Enscheder E. . . .	86	Stargard-Posener E. . . .	73
Kreis Oldenburger E. . . .	84	Eutin-Lübecker E.	70
Oberhessischen E.	83	Ludwigs-E. (Nürnberg-Fürth)	70

bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen:

in minimo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Oesterr. - Ungar. Staats - E. (Ungar. Linien)	33	Oesterr. - Ungar. Staats - E. (Oesterr. Linien)	43
Dux-Bodenbacher E. . . .	35	Fünfkirchen-Barcser E. . .	44
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	37	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	45
Buschtêhrader E.	38	(garantirte Linien) . . .	46
Graz-Köflacher E.	38		
Böhmischen Westbahn . .	40	Kaiser Franz-Josefbahn . .	46
Aussig-Teplitzer E.	42	K. K. priv. Südbahn . . .	47
Böhmischen Nordbahn . .	42	Pilsen-Priesener E.	48

in maximo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
K. K. Militärbahn Banjaluka-Doberlin	124	Ungarischen Westbahn . .	90
Staatsbahn Kriegsdorf-Römerstadt	111	Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal	86
		Erzherzog Albrechtbahn . .	80
K. K. Oesterr. Staatsbahn	104	Donau-Drau-E.	78
Liesing-Kaltenleutgebener E.	99	Kronprinz-Rudolfbahn . .	75
Staatsb. Tarnow-Leluchow . .	97	Czernowitz-Suczawaer E. .	75
Staatsb. Unterdraub.-Wolfsb.	97	Ungarischen Nordostbahn .	75
Vorarlberger E.	95	Eisenbahn Nagy - Kikinda-Nagy-Becskerek	74
I. Ungarisch - Galizischen E.	93		
Mährischen Grenzbahn . .	93	K. K. Dniesterbahn . . . , .	72
I. Siebenbürger E.	91	Kremsierer E.	72

bei den Niederländischen und anderen Vereinsbahnen:

in minimo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Niederländ. Centralbahn . .	46	Niederländ. Rheinbahn . .	47
Leiden-Woerdener E. . . .	46	Warschau-Wiener E. . . .	49

in maximo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Warschau-Lemberger E. . .	89	Rumän. Linie der Lemberg-Czernowitz-Jassy-E. . . .	82
Chimay-E.	88	Nordbrabant-Deutschen E. .	73

C. Betriebsüberschuss.

Unter Berücksichtigung der Defizits, welche in Summa betragen haben

bei den	1883 ℳ	1882 ℳ
Deutschen Bahnen	59 319	64 027
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen .	182 105	457 455
Niederländischen und anderen Vereinsbahnen	—	—
zusammen	241 424	521 482

ergibt sich folgender Betriebsüberschuss pro 1883:

bei den	überhaupt ℳ	pro Kilometer Betriebslänge ℳ	pro Achskilometer ₰
Deutschen Bahnen	436 181 612	12 306	4,56
im Vorjahre	439 554 379	12 602	4,82
Differenz pro 1883	— 3 372 767	— 296	— 0,26
in Prozenten	— 0,8	— 2,3	— 5,4
1882 betrug die Differenz pCt.	+ 6,6	+ 4,5	+ 0,8
Oesterreich.-Ungarischen Bahnen	251 566 887	12 875	6,62
im Vorjahre	243 828 613	12 925	6,84
Differenz pro 1883	+ 7 738 274	— 50	— 0,22
in Prozenten	+ 3,2	— 0,4	— 3,2
1882 betrug die Differenz pCt.	+ 7,7	+ 5,8	— 3,8
Niederländischen u. anderen Vereinsbahnen	47 990 607	9 893	4,65
im Vorjahre	44 093 242	9 509	4,95
Differenz pro 1883	+ 3 897 365	+ 384	— 0,30
in Prozenten	+ 8,8	+ 4,0	— 6,1
1882 betrug die Differenz pCt.	+ 22,3	+ 17,3	+ 14,1
sämmtlichen Vereinsbahnen	735 739 106	12 298	5,11
im Vorjahre	727 476 234	12 463	5,36
Differenz pro 1883	+ 8 262 872	— 165	— 0,25
in Prozenten	+ 1,1	— 1,3	— 4,7
1882 betrug die Differenz pCt.	+ 7,8	+ 5,5	+ 0,4

Der Ueberschuss pro Kilometer Betriebslänge hat bei den einzelnen Bahnen betragen:

bei den Deutschen Bahnen:

in maximo

bei der	ℳ	bei der	ℳ
Oberschlesischen E. . .	29 601	K. E.-D. Frankfurt a/M. .	12 591
K. E.-D. Elberfeld . . .	22 307	Lübeck-Büchener E. . .	12 414
Main-Neckarbahn . . .	20 447	Altona-Kieler E. . . .	12 123
Rechte-Oder-Ufer-E. . .	20 055	Ludwigs - E. (Nürnberg-Fürth)	12 113
K. E.-D. Hannover . . .	19 491		
K. E.-D. (rechtsrh.) Köln	19 344	Altenburg-Zeitzer E. . .	11 828
K. E.-D. Magdeburg . .	17 159	Ostpreussischen Südbahn	11 296
K. E.-D. Erfurt	16 144	Aachen-Jülicher E. . .	11 209
K. E.-D. (linksrh.) Köln .	16 020	Braunschweigischen E. .	10 987
Wilhelm-Luxemburg-E. .	15 947	Halle-Sorau-Gubener E. .	10 728
Breslau-Posen-Glogauer E.	15 283	Pfälzischen E.	10 677
Berlin-Hamburger E. . .	15 235	Badischen Staats-E. . .	10 382
Sächsischen Staats E. .	14 435	Hessischen Ludwigsbahn	10 119
Elsass-Lothringischen E.	12 636		

in minimo

bei der	ℳ	bei der	ℳ
Kreis Oldenburger E. . .	481	Oberhessischen E. . . .	985
Crefelder E.	624	Altdamm-Colberger E. .	1 589
Münster-Enscheder E. . .	759	Westholsteinischen E. . .	1 814

bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen:

in maximo

bei der	ℳ	bei der	ℳ
Kaiser Ferdinands-Nordbahn	52 682	Galiz. Carl-Ludwigbahn .	17 021
		Buschtêhrader E. . . .	16 972
Dux-Bodenbacher E. . .	28 009	Kaiserin Elisabethbahn (Hauptbahn)	15 506
Arad-Köröstbaler E. . .	27 767		
Oesterr.-Ung. Staats-E.		Kaiser Franz-Josefbahn	14 955
(Oesterr. Linien) . . .	23 947	Mähr.-Schles. Nordbahn	14 922
(Ungar. Linien) . . .	21 963	Mohacs-Fünfkirchener E.	14 809
Böhmischen Westbahn .	21 912	Böhmischen Nordbahn .	14 505
K. K. priv. Südbahn . .	19 404	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Linien) . .	14 423
Oesterreich. Nordwestb. (Ergänzungsnetz) . .	19 349	Leoben-Vordernberger E.	12 835
Wien-Pottend.-Wr.-Neust.	19 287	Fünfkirchen-Barcser E.	11 033
Graz-Köflacher E. . . .	18 137	Südnordd. Verbindungsb.	10 112

in minimo

bei der	M.	bei der	M.
Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg	95	Mährischen Grenzbahn	596
Liesing-Kaltenleutgeben-E.	192	I. Siebenbürger E.	925
Staatsb. Tarnow-Leluchow	199	Ungarischen Westbahn	949
I. Ungar.-Galizischen E.	529	Eisenbahn Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek	1 298
Staatsb. Erbersdorf-Würbenthal	564	E. Günz-Steinamanger	1 582
Vorarlberger E.	595	Donau-Drau-E.	1 601
		Erzherzog Albrechtbahn	1 643

bei den Niederländ. und anderen Vereinsbahnen

in maximo

bei der	M.	bei der	M.
Warschau-Wiener E.	34 255	Lüttich-Mastrichter E.	13 222
Niederländ. Rhein-E.	21 889	Gr. Belg. Centralbahn	10 074
Holländischen E.	13 341		

in minimo

bei der	M.	bei der	M.
Chimay-E.	1 136	Nordbrabant-Deutsch. E.	1 955

Das verwendete Anlagekapital ist durch den Ueberschuss verzinst bei den:

Verwendetes Anlagekapital	Deutschen Bahnen pCt.	Oesterr.-Ungar. Bahnen pCt.	Niederl. etc. Bahnen pCt.	sämmtl. Vereins-bahnen pCt.
im Jahre 1883	4,63	4,76	4,90	4,69
„ 1882	4,72	4,70	4,53	4,70
„ 1881	4,49	4,40	3,82	4,42
„ 1880	4,48	4,15	3,83	4,33
„ 1879	5,41	4,03	3,46	4,22

Die Verzinsung des Anlagekapitals durch den Ueberschuss ergab bei den einzelnen Bahnen

bei den Deutschen Bahnen:

in maximo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Rechte-Oder-Ufer-E.	9,59	Kirchheimer E.	5,63
Main-Neckarbahn	8,51	Lübeck-Büchener E.	5,58
Oberschlesischen E.	8,34	Ostpreussischen Südbahn	5,45
Altenburg-Zeitzer E.	8,31	Wilhelm-Luxemburg. E.	5,18
Altona-Kieler E.	7,98	Halberstadt-Blankenb. E.	5,16
Meckl. Friedr. Franz.-E.	7,33	Werra-E.	5,10
Ludw.-E. (Nürnberg-Fürth)	5,90	Sächs. Staats-E.	5,06
Berlin-Hamburger E.	5,66	Gaschwitz-Meuselwitzer E.	5,06
Aachen-Jülicher E.	5,65		

in minimo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Oberhessischen E.	0,44	Eutin-Lübecker E.	1,92
Münster-Enscheder E.	0,48	Berlin-Dresdener E.	1,99
Kreis Oldenburger E.	0,98	Tilsit-Insterburger E.	2,15
Unter-Elbeschen E.	1,22	Saal-E.	2,50
Zittau-Reichenberger E.	1,24	Posen-Creuzburger E.	2,55
Weimar-Geraer E.	1,28	Oels-Gnesener E.	2,70
Breslau-Warschauer E.	1,57	Crefelder E.	2,86

bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen:

in maximo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Kaiser Ferdinands-Nordb.	16,12	Böhmischen Nordbahn	6,15
Aussig-Teplitzer E.	9,40	Mohacs-Fünfkirchener E.	6,00
Graz-Köflacher E.	8,65	Wien-Pottendorf-Wr.-Neustädter E.	5,93
Dux-Bodenbacher E.	8,60	Kaiser Franz Josefbahn	5,40
Arad-Körösthaler E.	8,54	Oesterr. Nordwestbahn (garantirte Linien)	5,30
Böhmischen Westbahn	7,80	Leoben-Vordernberger E.	5,22
Staatsbahn Mürzzuschlag-Neuberg	7,36	Fünfkirchen-Barcser E.	5,11
Oesterr.-Ungar. St.-E.-G.	6,51	Oesterr. Nordwestbahn (Ergänzungsnetz)	5,05
K. K. Dniesterbahn	6,44	Kaiserin Elisabethbahn	4,09
Buschtêhrader E.	6,41		
K. K. priv. Südbahn	6,30		
Galizischen Carl-Ludwigb.	6,25		

in minimo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Staatsbahn Unterdrauburg-Wolfsberg	0,09	Ungarischen Nordostbahn	1,19
I. Ungar.-Galizischen E.	0,18	Czernowitz-Suczawaer E.	1,31
Mährischen Grenzbahn	0,20	Pilsen-Eisensteiner E.	1,46
Vorarlberger E.	0,21	Böhmischen Commerzialb.	1,49
I. Siebenbürger E.	0,35	Alföld-Fiumaner E.	1,69
Ungarischen Westbahn	0,47	Mähr.-Schles. Centralbahn	1,77
Erzherzog Albrechtbahn	0,72	Raab-Oedenburg-Ebenf. E.	1,83
Kronprinz-Rudolfbahn	0,97	Arad-Temesvarer E.	1,96
Staatsbahn Erbersdorf-Würbenthal	1,00	Kremsierer E.	2,01
Staatsbahn Rakonitz-Protivin	1,08	Güns-Steinamanger E.	2,16
Donau-Drau-E.	1,13	Eisenb. Wien-Aspang	2,23
Eisenbahn Nagy-Kikinda-Nagy-Becskerek	1,19	Kaschau Oderberger E.	2,77
		Prag-Duxer E.	2,79
		Pilsen-Priesener E.	2,90

bei den Niederländ. und anderen Vereinsbahnen.

in maximo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Warschau-Wiener E.	12,98	Gr. Belgischen Centralb.	5,53
Niederländ. Rhein-E.	6,48	Lüttich-Mastrichter E.	5,14
Holländischen E.	6,33		

in minimo

bei der	pCt.	bei der	pCt.
Chimay-E.	0,47	Leiden-Woerdener E.	1,78
Nordbrabant-Deutschen E.	0,73	Warschau-Bromberger E.	1,88
Rumänischen Linie der Lemb.-Czernow.-Jassy-E.	0,76	Prinz-Heinrich-E.	2,37
		Rumänischen Staatsb.	2,91

D. Abschluss.

Der Ueberschuss abzüglich der aus Reserve- und Erneuerungsfonds für Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen und der Betriebsmittel etc. gezahlten Beträge ergibt bei den:

aus den Ueberschüssen gezahlte Beträge	Deutschen Bahnen	Oesterr.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
	Mille Mark			
	446 251	253 457	50 493	750 201
Denselben treten noch folgende Summen hinzu:				
Ueberträge aus früheren Jahren	789	3 303	438	4 530
Subventionen, Zuschüsse seitens der Staatskassen	3 244	77 833	4 388	85 465
Erträge aus dem Betriebe von fremden Bahnen, Bergwerken und industriellen Unternehmungen etc.	2 639	6 676	225	9 540
Einnahmen an Zinsen	2 465	3 025	752	6 242
Diese	455 388	344 294	56 296	855 978
sind verwendet worden:				
Pachtzins für fremde Bahnen etc.	8 541	118	1 648	10 370
Zinsenausgaben	—	353	28	381
Meliorationen der Bahnanlagen	2 104	2 109	—	4 213
Vermehrung der Betriebsmittel	44	1 771	—	1 815
Abschreibungen	10	1 132	49	1 191
Rückzahlung von Garantie- etc. Vorschüssen und Anleihen	300	1 068	677	2 045
Verzinsung derselben	2 432	2 297	3	4 732
Verzinsung der Prioritätsobligationen	33 075	149 205	10 962	193 242
Amortisation derselben sowie der Aktien	5 068	15 819	1 487	22 374
Verzinsung der Stamm-Prioritätsaktien	8 029	577	—	8 606
Prozentsatz	4,20	4,85	—	4,02
im Vorjahre	3,84	4,01	—	3,68
im Jahre 1881	3,61	6,0	—	3,49
„ „ 1880	3,17	5,0	—	3,05
„ „ 1879	3,05	—	6,21	3,41

Zinsen und Dividende der Stammaktien	32 725	97 605	11 280	141 610
Prozentsatz	5,29	5,44	4,80	5,36
im Vorjahre	5,14	5,47	4,38	5,30
im Jahre 1881	4,94	5,23	4,46	5,07
„ „ 1880	4,93	4,90	4,93	4,91
„ „ 1879	4,81	4,71	4,38	4,71
„ „ 1878	4,61	4,60	3,66	4,47
Agioverlust bei Zahlung von Zinsen und Dividende	—	13 982	1 969	15 951
Dotirung der Reserve- und Erneuerungsfonds . . .	12 573	5 872	7 080	25 525
Staatssteuer vom Reinertrage	1 153	22 456	146	23 755
Ablieferung an die Staatskassen	344 878	19 171	11 369	373 418
Tantièmen	457	865	344	1 666
Zu sonstigen Zwecken . .	3 216	2 375	8 979	14 570
Vortrag auf die nächste Rechnung	781	7 519	277	8 577

Infolge weiterer Verstaatlichungen von Privatbahnen in Deutschland ist eine Vergleichung der zins- und dividendenberechtigten Kapitalien mit den Vorjahren unthunlich.

E. Fonds.

Am Schlusse des Etatsjahres 1883 betrug der Bestand des

bei den	Reserve-fonds ℳ.	Erneuerungs-fonds ℳ.
Deutschen Bahnen	19 393 362	83 429 176
Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen	54 793 027	34 751 189
Niederländischen etc. Bahnen . .	9 872 425	13 565 917
überhaupt	84 058 814	131 746 282
im Vorjahre	82 219 032	124 582 596

(Schluss folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Vereins-Kilometerzeiger. Von der geschäftsführenden Direktion des Vereins sind die neuen Kilometerzeiger No. 2 (Königliche Eisenbahndirektion zu Altona), No. 26 (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln), No. 37 (Königliche Eisenbahndirektion zu Breslau), No. 103 (Oesterreichische Lokal-Eisenbahn-Gesellschaft) und der I. Nachtrag zu dem Kilometerzeiger No. 69 (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen) vertheilt worden.

Durch die neuen betreffenden Kilometerzeiger werden die im November 1881 bezw. September 1884 ausgegebenen Kilometerzeiger No. 2 und 9 und die dazu erlassenen Nachträge, der im Mai 1883 ausgegebene Kilometerzeiger No. 26 nebst zugehörigen Nachträgen, der im Juni 1884 ausgegebene Kilometerzeiger No. 37 nebst zugehörigen Nachträgen, der im April 1884 ausgegebene Kilometerzeiger No. 103 nebst zugehörigem Nachtrag I aufgehoben und es sind dieselben einzuziehen.

Vereins-Güterwagenpark-Verzeichniss. Das neue Güterwagenpark-Verzeichniss No. 31 (Main-Neckar-Eisenbahn), der I. Nachtrag zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss No. 26 (Königliche Eisenbahndirektion [rechtsrheinische] zu Köln), der II. Nachtrag zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss No. 21 (Königliche Eisenbahndirektion zu Hannover), der III. Nachtrag zu dem Güterwagenpark-Verzeichniss No. 69 (K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen) und der VII. Nachtrag zur Sammlung von Güterwagenpark-Verzeichnissen ist von der geschäftsführenden Direktion vertheilt worden.

Durch das neue Güterwagenpark-Verzeichniss No. 31 wird das im Januar 1883 ausgegebene Verzeichniss No. 31 aufgehoben und es ist dasselbe einzuziehen.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3089 vom 4. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs. Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3095 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Güterwagenpark-Verzeichnissen betreffenden Drucksachen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3096 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu den die Sammlung von Vereins-Kilometerzeigern betreffenden Drucksachen (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3102 vom 4. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend anderweite Abgrenzung der Geschäftsbezirke verschiedener Königlich Preussischer Eisenbahndirektionen etc. (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3108 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend Antrag der Königlichen Eisenbahndirektion zu Frankfurt a/M. auf Ueberweisung eines Streitfalles zur schiedsrichterlichen Entscheidung (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3121 vom 6. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 9. d. Mts.).

No. 3152 vom 5. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik. Begleitschreiben zu dem Entwurf der neuen Formulare für die Erhebungen über die Dienstunfähigkeits- und Sterblichkeits-Verhältnisse des Beamten-Personals, sowie zu dem Entwurf der neuen Instruktion für den Bahnarzt zur Erkrankungs-Statistik (abgesandt am 10. d. Mts.).

No. 3187 vom 9. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen. Begleitschreiben zu dem I. Nachtrag zum Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen (abgesandt am 11. und 12. d. Mts.).

No. 3188 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für technische und Betriebs-Angelegenheiten. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 29./30. v. Mts. in Budapest abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 11. d. Mts.).

No. 3190 vom 9. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend Umrechnung der Leistungen der Lokomotiven im Verschubsdienste in Kilometer (abgesandt am 10. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Der Eisenbahnrath des Kommunikationsministeriums.

Das Komitee des Kommunikationsrathes hat den Entwurf einer Geschäftsordnung ausgearbeitet, welcher demnächst im Plenum berathen wird. Dieses Komitee, unter dessen Mitgliedern sich auch Generaldirektor Emerich Ivanka der Ungarischen Nordostbahn befindet, hat hierfür die zur Geltung gelangenden Grundsätze, insbesondere den Umfang des dem genannten Beirathe einzuräumenden Initiativrechtes eingehend berathen. Der ausdrücklichen Erklärung des Ungarischen Kommunikationsministers Bn. Gabriel Kemeny zufolge soll der Kommunikationsrath innerhalb seines gesetzlichen Wirkungskreises das weitgehendste Recht der Initiative und Kontrolle geniessen, welche letztere dieser Beirath insbesondere hinsichtlich der öffentlichen Konkurs- und Lieferungsausschreibungen eventuell im Wege der Exmittirung einzelner Mitglieder auszuüben berufen sein wird. Die Mitglieder des Beirathes sollen in drei Sektionen getheilt werden, und zwar für Eisenbahnen, dann für Strassen- und Wasserwege, endlich für Post- und Telegraphenwesen. Es ist nicht zu bezweifeln, dass dieses unter der Mitwirkung so ausgezeichneter Fachmänner zustande gekommene Elaborat allenfalls unter unwesentlichen Modifikationen, deren Berathung unter dem Vorsitze des Unterstaats-Sekretärs Gabriel Barozs stattgefunden hat, bald die Genehmigung des Plenums resp. des Kommunikationsministeriums erhalten wird.

Der Exportverkehr via Arlbergbahn.

Derselbe gestaltet sich bereits überaus günstig und zeigt die eminente Wichtigkeit dieser Verkehrsader bezüglich aller exportfähigen Handelsartikel. Nicht allein die allgemeine Transportverbilligung hat einen günstigen Einfluss auf den Güteraustausch bewirkt, sondern auch die Verfrachtung resp. der Export mancher Produkte, wie frisches Fleisch, Horn- und Schafvieh wird auf diesem vom Auslande unabhängigen Wege ermöglicht. Derselbe lieferte bereits Proben einer eminenten Leistungsfähigkeit und diese wird noch durch die successive erfolgende Ausrüstung des neuen Exportweges mit den für eine grössere Güterbewegung erforderlichen und nach neuesten Prinzipien angelegten technischen Hilfsmitteln wesentlich gefördert. Der Umstand, dass diese Gebirgsbahn seit ihrer Eröffnung noch unter keiner ernstlichen Unterbrechung zu leiden hatte, zeugt für die richtige Auffassung bei der Wahl der Trace und die gewissenhafte Ausführung der Arbeiten. Man hatte in massgebenden Kreisen den Semmering als Musterbild einer Gebirgsbahn gewürdigt und dieses Vorbild im Vereine mit den nunmehr gebotenen Hilfsmitteln der Technik hat das neueste Meisterwerk des Bahnbaues, den Arlbergtunnel, in verhältnissmässig so kurzer Zeit geschaffen.

Betriebseinnahmen im April 1885.

Es betrugen die Gesammteinnahmen der gemeinsamen Bahnen 6 421 329 fl., d. i. um 148 711 fl. mehr als im April 1883, die Einnahmen der Oesterreichischen Bahnen 8 930 769 fl., d. i. um 65 423 fl. mehr. die Einnahmen der Ungarischen Bahnen 2 975 698 fl (+ 318 684 fl.), die Einnahmen des gesammten Netzes 18 327 796 fl., d. i. um 532 818 fl. mehr als im April 1883. Es ergibt sich für das Oesterreichische Netz eine kilometrische Einnahme von 871 fl. (statt 774 fl.), d. i. ein Rückgang von 7,6 pCt. (statt 17,9 pCt.), für das gesammte Oesterreichisch-Ungarische Netz pro Kilometer eine Einnahme von 840 fl. (statt 795 fl.), d. i. eine Verminderung von 3 pCt.

Ausweis über den Stand der Eisenbahnbauten Ende April.

Infolge der am 8. April erfolgten Eröffnung der Zweigbahn Zagorzany-Gorlice der Linie Grybow-Zagorz der Galizischen Transversalbahn verminderte sich die mit Ende März ausgewiesene Zahl der Baukilometer der Staatsbahnen um 4,2 km und stellte sich zu Ende April mit 80,3 km fest, während die Zahl der Baukilometer der Privateisenbahnen die gleiche blieb wie im Vormonate, nämlich 162,4 km. Demnach befanden sich mit Schluss des Monats April 242,7 km Eisenbahnen im Stadium der Bauausführung. Einen sehr bedeutenden Fortschritt im Baue nahmen die Lokalbahnen Spielfeld-Radkersburg, Asch-Rossbach und St. Pölten-Tulln; im Bau fast vollendet ist die auf Dalmatinischem Gebiete liegende Theilstrecke der schmalspurigen Eisenbahn Mostar-Metkovich.

Oesterreichisch-Ungarisch-Russischer Eisenbahnverband.

Die in Petersburg abgehaltene Konferenz dieses Verbandes nahm folgenden Verlauf: Als erster Punkt stand auf der Tagesordnung ein Antrag der Russischen Südwestbahn wegen Abänderung der Instradirung zwischen Triest-Fiume einerseits, dann Petersburg und Moskau andererseits. Der Antrag wurde über Vorschlag des Vertreters der Ungarisch-Galizischen Eisenbahn abgelehnt und beschlossen, die weiteren Ergebnisse der in Baden-Baden festgesetzten Instradirung abzuwarten, nachdem deren bisherige Resultate dem bestehenden Quotenverhältnisse ohnedies entsprechen. Hierauf wurde in die Berathung über den Antrag der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft wegen Einbeziehung der Silleiner Route in den Verband, beziehungsweise Theilung des Verkehrs zwischen Budapest einerseits, dann Moskau und Petersburg andererseits, eingegangen. Dieser Verkehr ist gegenwärtig auf drei Routen vertheilt, nämlich Radziwilow, Ruttek und Marchegg. Gegen die Einbeziehung der Silleiner Route erhebt die Direktion der Ungarischen Staatsbahnen Einsprache auf Grund des zwischen Ungarn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staats-Eisenbahngesellschaft bestehenden Staatsvertrages. In der Anhoffung auf eine Austragung dieses Differenzpunktes beschliesst die Konferenz, der Granicaer Route 70 pCt. des Moskauer und 80 pCt. des Petersburger Verkehrs zuzuweisen, welche auf die Routen via Ruttek, Sillein und Marchegg aufzutheilen wären, während die Radziwilower Route die restlichen 30, beziehungsweise 20 pCt. des Verkehrs zu erhalten hätte. Der Einbeziehung der Route Sillein-Czorcya-Saybusch in den Verband wird zugestimmt mit den diesbezüglich zwischen den Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen festgesetzten Quoten. Rücksichtlich des Einflusses des Deutsch-Mittelrussischen Tarifes auf den Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verband wurde konstatirt, dass ersterer wegen der bestehenden Seekonkurrenzen billigere Sätze enthält als der letztere. Man beschloss, die bestehenden Tarifdisparitäten möglichst auszugleichen. Was die Tarifdisparitäten für Erdwachs-Cerasin betrifft, so wurde darauf hingewiesen, dass kein Cerasin mehr von Drohobycz-Boryslaw nach Russland geht, sondern nur das rohe Erdwachs nach Granica-Szesnowice gefahren wird, in welchen beiden Orten eine Cerasinfabrik errichtet worden ist, von wo aus die Weiterbeförderung in das Innere Russlands erfolgt. Als Ursache dieser Fabrikinstallation wurde der hohe Zoll auf Cerasin und der niedrige für Erdwachs in Russland bezeichnet. Die bei der Nordwestbahn und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahngesellschaft zutage getretene Verschiedenheit der Antheile im Oesterreichisch-Ungarisch-Russischen Verbande und im Südwestrussisch-Oesterreichischen Verbande wird ausgeglichen, indem seitens der Oesterreichischen Bahnen beiden Verbänden gleiche, und zwar die billigeren, Antheile zugestanden werden, wobei jedoch Smolensk als Demarkationslinie angenommen wurde. Der Aufnahme der Lokalbahn Jaroslau-Sokal in den Verband wurde zugestimmt. Hierauf kam die Erstellung eines neuen Tarifes für Russische Kerosin-(Petroleum)Transporte nach Oesterreich-Ungarn zur Verhandlung. Es werden zwei Tarife erstellt: 1. für Transporte in solchen Wagen, welche Eigenthum einer Russischen Bahn sind, und 2. für die im Privatbesitz befindlichen Cisternenwagen. Selbstverständlich ist der letztere billiger, weil die Berechnung der mit 2½ Kopeken pro Wagen und Werst festgesetzte Gebühr für Wagenmiethe entfällt. Der Ausdehnung des Tarifes für frisches Obst auf getrocknetes und auf Gemüse, frisches und getrocknetes, wird zugestimmt. Im Verlaufe der Konferenz nahmen die Vertreter der Russischen Bahnen Veranlassung zu der Mittheilung, dass auf Grund kontraktlicher Abschlüsse der Bau von Cisternenschiffen ausgeführt wird (von welchen eines bereits im Frühjahr vollendet sein soll), die dazu bestimmt sind, das Russische Petroleum nach Oesterreich-Ungarn zu verfrachten. Der Kurs der Schiffe soll sowohl nach Fiume und Triest als auch nach Galatz gehen, ab welcher Station die Weiterbeförderung auf der Donau erfolgen wird. Aus diesem Anlass verlangten die Russischen Bahnen billigere Tarife von den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen, um dieser drohenden gemeinsamen Konkurrenz zu begegnen, und zwar $^1/_{80}$ Kopeken pro Pud und Werst = 0,15 kr. pro 100 kg und 1 km, während jetzt 0,25 kr. eingerechnet wird. Nachdem jedoch die Tariffrage bei den Oesterreichisch-Ungarischen Bahnen sehr verschieden liegt und die Cisternenschiffe vorläufig noch nicht ernst genommen werden, so erfolgte hierüber keine Beschlussfassung. Russland (Baku) erzeugt gegenwärtig 22 Millionen Pud halbgereinigtes Petroleum (= 1 342 000 Metercentner), davon bleiben ca. 15 bis 16 Millionen Pud im Lande und 6 bis 7 Millionen Pud (ungefähr der gesammte Verbrauch Oesterreich-Ungarns) sind für den Export bestimmt.

Fahrpreis-Ermässigung für Staatsbeamte auf den Oesterreichischen Staatsbahnen.

Seitens der Generaldirektion der Oesterreichichen Staatsbahnen erhielten die Blätter folgende Mittheilung: Der Herr Handelsminister hat die Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ermächtigt, die Normen für die den Staatsbeamten bei Benutzung der Oesterreichischen Staatsbahnen seit vorigem Herbst gewährte Begünstigung des halben Preises dahin zu ergänzen, dass die den Stationskassen zu übergebenden Legitimationen für einzelne Fahrten nunmehr von den Behörden direkt ausgestellt werden, welche letzteren auch in die Lage versetzt sind, Legitimationen auf die Dauer eines Jahres auszustellen, gegen deren Vorweisung sämmtliche Stationskassen Karten zu halben Preisen zu verabfolgen haben. Indem noch bemerkt wird, dass diese Begünstigung nach wie vor für jede Wagenklasse und Zugsgattung Geltung hat, muss noch hervorgehoben werden, dass dieselbe nur bezweckt, die Civil-Staatsbediensteten den K. K. Offizieren gleichzustellen, welchen bekanntlich das Recht zur Benutzung der Oestereichischen Bahnen auch ausser Dienst gegen Entrichtung des halben Preises schon seit sieben Jahren eingeräumt ist.

Oesterreichische Eisenbahn-Vorkonzessionen.

Das Handelsministerium hat dem Grafen Kaspar Kornis im Vereine mit Leopold Ritter v. Maciejowski und Konsorten in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine Lokalbahn von Wien nächst dem Aspanger Bahnhofe über Simmering, Schwechat, Fischamend, Elend, Regelsbrunn, Petronell und Deutsch-Altenburg bis Hainburg, eventuell von da über Wolfsthal bis zur Ungarischen Grenze am rechten Donauufer, ferner dem Advokaten Dr. Michael Lederer in Gonobitz im Vereine mit Eduard Condolini, Baron Edmund Vay, Adalbert Walland, Ludwig Müller, Dr. Johann Tomschey, Bernhard Bernard und Hugo Poglayer die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Pöltschach der priv. Südbahngesellschaft nach Gonobitz auf die Dauer von sechs Monaten, ferner Herrn Dr. Emil Bellot im Vereine mit den Herren F. H. Zemliczka, Johann Ritter von Slavetin und Victor Noback in Prag die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokalbahn von der Station Wodnian oder Protivin der Kaiser Franz-Josefbahn nach Prachatitz mit eventueller Fortsetzung nach Winterberg einerseits und nach Wallern andererseits auf die Dauer eines Jahres ertheilt. Die dem Baron Heinrich Morpurgo in Triest mit dem Erlasse vom 10. Mai 1884 ertheilte und unter dem 31. Oktober 1884 auf die Dauer von sechs Monaten erstreckte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Eisenbahn von der Südbahnstation Monfalcone, eventuell Ronchi über Pieris, Villa-Vincentina, Cervignano und Pradiziolo an die Reichsgrenze zum Anschlusse an das Friaulisch-Venetianische Eisenbahnnetz wurde auf weitere sechs Monate verlängert; desgleichen wurde die dem Hof- und Gerichtsadvokaten Dr. Oskar Berggruen in Wien mit dem Erlasse vom 9. November 1884 auf die Dauer von sechs Monaten ertheilte Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine normalspurige Lokomotiveisenbahn von einem Punkte der Kaiserin Elisabethbahn zwischen Penzing und Purkersdorf über Altenmarkt und Mariazell nach Hieflau zum Anschlusse an die Kronprinz Rudolfbahn auf weitere sechs Monate verlängert.

Oesterreichische Eisenbahndirektoren-Konferenz.

Am 7. d. M. hat in Bregenz die regulären Konferenz der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahndirektoren stattgefunden. Den Vorsitz führte Hofrath Gross. Die Staatsbahnen waren durch den Präsidenten Freiherrn v. Czedik vertreten. Die Konferenz beschloss die Unificirung der Bahn-Nebengebühren, ferner eine Anzahl von Deklassifikationen, sowie Aenderungen des Betriebsreglements im Sinne der Wünsche der Tarifenquête. Die übrigen Punkte der Tagesordnung betrafen zumeist interne Bahnangelegenheiten. Die nächste gemeinsame Direktorenkonferenz soll Anfangs August in Pest abgehalten werden.

Ungarischer Holzexport.

Die Wünsche, welche kürzlich von der Landeskonferenz der Ungarischen Holzhändler und Produzenten bezüglich der Ermässigung der Holztarife ausgesprochen wurden, haben seitens der Ungarischen Regierung und der betreffenden Bahnen eine rasche und günstige Erledigung gefunden. Aus allem Anscheine nach offizieller Quelle wird gemeldet: Die im Interesse des Exportes Ungarischer Hölzer im Schosse der Ungarischen Staatsbahnen im Vereine mit der Ungarischen Nordostbahn gepflogenen

Enquêteverhandlungen haben zu dem Resultate geführt, dass sich die Ungarischen Bahnverwaltungen zur Gewährung eines Minimalsatzes von durchschnittlich 12 kr. pro Waggon und Kilometer für überseeische Transporte über Fiume und Triest, sowie nach Rumänien herbeiliessen. Ein gleiches Uebereinkommen ist auch für jene Holzexporte in Vorbereitung, welche aus den Haupt-Produktionsgebieten nach den Oesterreichischen Kronländern und nach Serbien geleitet werden. Seit der Eröffnung der Eisenbahnlinie Semlin-Belgrad-Nisch ist eben in Serbien ein fruchtbares Absatzgebiet erschlossen.

Tauschvertrag zwischen zwei Eisenbahngesellschaften.

Dieser Tausch betrifft auf Seite der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahn die Linie Nusle-Modran der Böhmischen Kommerzialbahnen, deren Aktien sich vollständig im Besitze der Staatsbahn befinden, auf Seite der Oesterreichischen Lokalbahngesellschaft dagegen die zwei kleinen Linien Smidar-Hochwessely und Brandeis-Czellakowitz-Mochow. Die Baukosten dieser beiden Linien, welche eine Gesammtlänge von 19,7 km besitzen, sind in der Bilanz des Jahres 1883 mit 739 636 fl. beziffert, während die Linie Nusle-Modran mit der Kostensumme von 1 213 000 fl. eingestellt erscheint. Hiernach wird wohl die Lokalbahngesellschaft einen gewissen Betrag aufzuzahlen haben.

Fünfte Generalversammlung der Wien-Aspang Bahn.

Dieselbe wurde am 2. d. M. abgehalten. Der pro 1884 erstattete Bericht des Verwaltungsrathes bezeichnet die Geschäftsergebnisse des abgelaufenen Jahres als günstige. Die Verkehrssteigerung macht verschiedene Neuherstellungen, sowie eine namhafte Vermehrung der Fahrbetriebsmittel nothwendig. Der Reingewinn pro 1884 wird mit 209 555 fl. ausgewiesen. Der Verwaltungsrath beantragt, hiervon auf die 16 000 fl. Prioritätsaktien (zu 200 fl. in Gold) eine 5 pCt. Dividende mit je 10 fl. in Gold zu vertheilen. Der Antrag wurde ohne Debatte einhellig angenommen. Ferner wurde der Verwaltungsrath zur Emission einer 4 pCt. Prioritätenanleihe im Betrage von 1 Million Gulden in Gold ermächtigt, nachdem laut Beschluss der vorjährigen Generalversammlung eine 5 pCt. Emission stattfinden sollte, was durch die derzeit günstigeren Verhältnisse ermöglicht wurde; durch dieses Anlehen soll die Schuld der Gesellschaft an die Société Belge abgestossen, resp. fundirt werden.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Herabsetzung des Zinsfusses seitens der Englischen Bank blieb infolge der Geldabundanz nicht ohne Nachwirkung auf den kontinentalen Geldmarkt. Für die eine bessere Verzinsung suchenden Kapitalien werden Bahnen in Aussicht genommen, welche durch ihre steigenden Einnahmen eine Hausse prognosticirten. Darum avancirte auch Nordbahn (2435), Oesterreichische Nordwestbahn (167,25) und Südbahn (139). Die Realisirungen der Lemberg-Czernowitzer drückten dieselbe auf 227,75. Infolge der Bankkonferenzen über die Begebung der neuen Südbahn- und Staatsbahn-Prioritäten war auch für die ältern Sorten von Prioritäten einiger Begehr.

Mecklenburgische Sekundärbahnen.

Die Aktionäre der Gnoien-Teterower Sekundärbahn sind auf den 20. d. Mts. zu einer Generalversammlung nach Teterow einberufen und wird in derselben der Vorstand über den jeweiligen Stand des Unternehmens berichten; auch soll bei dieser Gelegenheit über die dem Vorstande zu gewährende Remuneration berathen und dieselbe endgültig festgesetzt werden.

Nach den definitiven und provisorischen Ermittelungen betrug die Gesammteinnahme dieser Bahn vom 1. Januar cr. bis Ende April cr. rot. 20 627 ℳ; aus dem Personen- und Gepäckverkehr resultirten 9 318 ℳ, aus dem Güterverkehr 11 109 ℳ.

Auf der Güstrow-Plauer Eisenbahn betrug vom 1. Januar bis Ende April cr. die Gesammteinnahme 55 733 ℳ; aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 21 749 ℳ, aus dem Güterverkehr 30 984 ℳ vereinnahmt.

Auf der Wismar-Rostocker Eisenbahn betrug vom 1. Januar cr. bis Ende April cr. die Gesammteinnahme 62 999 ℳ; aus dem Personen- und Gepäckverkehr wurden 38 799 ℳ, aus dem Güterverkehr 22 470 ℳ vereinnahmt.

Auf der am 20. Januar d. J. eröffneten Mecklenburgischen Südbahn betrug bis Ende April cr. die Gesammteinnahme 65 019 ℳ; aus dem Personen- und Gepäckverkehr resultirten an Einnahmen 35 817 ℳ, aus dem Güterverkehr 27 882 ℳ.

Auf der Neubrandenburg-Friedländer Bahn, die am 5. November v. J. eröffnet worden ist, betrug vom 1. Januar bis Ende April cr. die Gesammteinnahme 17 425 ℳ; aus dem Personen- und Gepäckverkehr resultirten an Einnahmen 8 984 ℳ, aus dem Güterverkehr 8 041 ℳ.

Auf der Parchim-Ludwigsluster Eisenbahn betrug vom 1. Januar cr. bis ult. April cr. die Gesammteinnahme 50 249 ℳ; aus dem Personen- und Gepäckverkehr resultirten 18 462 ℳ, aus dem Güterverkehr 30 787 ℳ.

Betrachtet man nun, indem man von den wenig erheblichen sonstigen Einnahmen absieht, lediglich die Einnahmen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr dieser sechs Sekundärbahnen, welche Mecklenburg ausser der unter Verwaltung der Mecklenburgischen Friedrich-Franz Eisenbahn stehenden Sekundärbahn Malchin-Waren zählt, für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. April d. J. und fügt man für die erst am 20. Januar d. J. eröffnete Mecklenburgische Südbahn zur Herstellung der Vergleichbarkeit einen verhältnissmässigen Theil für die Zeit vom 1. Januar bis zur Eröffnung der Bahn hinzu, so stellen die Bahnen hinsichtlich ihrer Prästationsfähigkeit mit Rücksicht auf die Einnahme pro Kilometer folgende Reihenfolge dar:

	Gesammteinnahme ℳ	pro km ℳ
1. Parchim-Ludwigslust (26,05 km)	49 249	1 891
2. Güstrow-Plau (44,66 km)	52 733	1 181
3. Wismar-Rostock (58,8 km)	61 269	1 042
4. Gnoien-Teterow (26,65 km)	20 427	767
5. Neubrandenburg-Friedland (25,51 km)	17 025	667
6. Mecklenburgische Südbahn (116,1 km)	76 400	658

Das Verhältniss der Einnahme aus dem Personenverkehr zu der Einnahme aus dem Güterverkehr stellt sich bei den einzelnen Bahnen pro Kilometer wie folgt:

	Personen pro km ℳ	Güter pro km ℳ
1. Wismar-Rostock	660 (63 pCt.)	382 (37 pCt.)
2. Mecklenburgische Südbahn	370 (58 „)	288 (42 „)
3. Neubrandenburg-Friedland	352 (53 „)	315 (47 „)
4. Gnoien-Teterow	350 (46 „)	417 (54 „)
5. Güstrow-Plau	487 (41 „)	694 (59 „)
6. Parchim-Ludwigslust	709 (37 „)	1 182 (63 „)

Den verhältnissmässig grössten Antheil an der Betriebseinnahme hat hiernach die Personenbeförderung auf der Bahn Wismar-Rostock mit 63 pCt., während die Güterbeförderung nur 37 pCt. der Einnahme brachte. Genau das umgekehrte zeigt sich auf der Bahn Parchim-Ludwigslust, wo der Personenverkehr 37 pCt., der Güterverkehr 63 pCt. der Einnahme lieferte. Ein Ueberwiegen der Einnahme aus der Personenbeförderung tritt weiter auf der Mecklenburgischen Südbahn und der Bahn Neubrandenburg-Friedland hervor, während die Einnahme aus der Güterbeförderung bei Güstrow-Plau und Gnoien-Teterow überwiegt. Wie weit dieses Verhältniss für die Jahreseinnahme bei Bestand bleiben wird, dafür bietet selbstverständlich der diesem Verhältniss zu Grunde liegende viermonatliche Zeitraum ebensowenig Anhalt, als dieses Verhältniss für die weitere Entwickelung der Bahneinnahmen als massgebend anzusehen ist.

In der am 5. d. Mts. in Waren abgehaltenen Generalversammlung von Aktionären der Mecklenburgischen Südbahn wurde beantragt, vom Grossherzoglichen Ministerium zu Schwerin für die 8,2 km, welche die Bahn länger geworden, als im Voranschlage geplant war, die Landesbeihilfe noch nachträglich zu erbitten. Da jedoch nach dem Statut der Gesellschaft Beschlüsse über Vermehrung des Grundkapitals und Abänderung der Statuten nur von einer Generalversammlung, in welcher wenigstens die Besitzer von ¾ sämmtlicher Aktien anwesend oder vertreten sind, gefasst werden können und in beregter Versammlung nur etwa die Hälfte sämmtlicher Aktienbesitzer anwesend bezw. vertreten war, so konnte über diesen Antrag ein Beschluss nicht gefasst werden und soll daher nach Ablauf von sechs Wochen von neuem eine Generalversammlung ausgeschrieben werden.

Das Eisenbahnprojekt von Wismar über Blankenberg (Station der Friedrich-Franzbahn) nach Konow, über das wir in No. 91 und 95 (Jahrg. 1884) unserer Zeitung berichteten, scheint nunmehr seiner Verwirklichung entgegenzugehen, nachdem der Eisenbahnbau- und Betriebsunternehmer Fr. Lenz-Stettin sich bereit erklärt hat, den weitaus grössten Theil des noch fehlenden Aktienkapitals aus eigenen Mitteln zu zeichnen. Am 10. Juli d. J. soll eine allgemeine Versammlung der Bahninteressenten in Sternberg stattfinden. Die Vorarbeiten zu der projektirten Bahn sind bereits beendet.

Neustrelitz-Warnemünder Eisenbahn.

Die Enteignung der für die Hafenbauten zu Warnemünde noch erforderlichen am Warnowstrome belegenen Grundstücke ist nunmehr beschafft. In Grundlage des Bauamtsberichts der Stadt Rostock vom 21. v. Mts. und in Uebereinstimmung mit der Ansicht der Eisenbahnkommission hat man von der projektmässigen Benagelung der zu den Wasserbauten in Warnemünde zu verwendenden Hölzer Abstand genommen, auch werden die Gurtungen am Bollwerke des Hafenbassins nicht, wie ursprünglich beabsichtigt war, aus Eisen, sondern aus Holz hergestellt werden, da man von einer Konstruktion der Gurtungen aus Eisen Nachtheile für die im Bassin anlegenden Schiffe befürchtet.

Verein für Eisenbahnkunde in Berlin.

Sitzung am 12. Mai 1885.

Vorsitzender: Herr Geh. Ober-Regierungsrath Streckert.
Schriftführer: Herr Eisenbahn-Bauinspektor Lantzendörffer.

Herr Eisenbahndirektor Franck referirt über einen vom Ingenieur Romberg konstruirten Staubverschluss für die Achslager der Eisenbahnfahrzeuge. Der neue Staubverschluss besteht aus 2 an die Achsbuchse befestigte Ringe, von welchen der innere einen rinnenförmigen Querschnitt hat, der äussere einen Schutzdeckel bildet. Zwischen beide ist auf die Achse eine Holzscheibe mit einem an derselben befestigten Ring mit Zförmigem Querschnitt aufgeschoben, dessen äusserer Flügel in die Rinne des vorhin erwähnten inneren Ringes hineinragt. Der Staub sammelt sich in der Rinne und fällt an dem unteren Ende durch eine Oeffnung im Schutzdeckel zur Erde.

Herr Hüttendirektor Haarmann aus Osnabrück spricht über „die nothwendigen Ziele der weiteren Entwickelung des Eisenbahn-Oberbaues“. Seit der vor 50 Jahren erfolgten Erbauung der ersten Eisenbahn Deutschlands hat das Eisenbahnnetz der Erde die ungeheure Ausdehnung von 442 000 km, welches ein Anlagekapital von 95½ Milliarden Mark repräsentirt, gewonnen. Wenn man daher wohl annehmen darf, dass wir bald am Ziele der Vollendung des Eisenbahnnetzes sind, so dürfte dieselbe Annahme bezüglich des Eisenbahnweges keineswegs berechtigt sein. Wenn man bei anderen Konstruktionen schon längst die Frage des Materials entschieden hat und zu dem solidesten, wenn auch theuersten übergegangen ist, so ist dies beim Eisenbahn-Oberbau noch keineswegs der Fall, obwohl hier reichliche Gelegenheit zu praktischen Versuchen zu Gebote steht. Eine Zeit lang schien der ganz eiserne Oberbau die Oberhand zu haben, neuerdings ist man indess wieder sehr schwankend geworden. Man kann sich hierbei der Empfindung nicht erwehren, dass das Festhalten an der Holzschwelle seitens der Fachtechniker nicht ganz „frei“ ist, sondern dass hierbei die leitenden Elemente aus fiskalischen und wirthschaftspolitischen Gründen ihren Einfluss geltend machen. Die Berechtigung derartiger Erwägungen ist wohl anzuerkennen, allein ebenso berechtigt ist die Behauptung, dass das längere Beibehalten der hölzernen Querschwellen wirthschaftlich nicht vortheilhaft ist, besonders seitdem man in den letzten 5 Jahren dahin gelangt ist, ein früher nicht gekanntes, haltbares Material zu den mässigsten Preisen herzustellen. Wenn die Staatsverwaltung Rücksicht nehmen zu müssen glaubt auf das im Waldbesitz angelegte Vermögen, so darf sie andererseits auch das Schicksal der Montanindustrie nicht unbeachtet lassen. Im allgemeinen kann wohl eine ernste Meinungsverschiedenheit der Fachleute darüber nicht bestehen, dass ein gut konstruirter, eiserner Oberbau ökonomisch vortheilhafter als ein Oberbau mit hölzernen Unterlagen ist. Nicht nur die Unterlagen selbst sind der Zerstörung sehr unterworfen, sondern sie tragen auch wegen der Verschiedenheit der Qualität, die bei Anwendung von Holz nicht zu vermeiden ist, sehr wesentlich zur baldigen Zerstörung der Schienen bei.

Die Entwickelung des eisernen Oberbaus hängt mit der Entwickelung der Eisen- und Stahlfabrikation innig zusammen. Wegen der grossen Kosten konnten die ersten Konstruktionen des eisernen Oberbaues nur leicht gehalten werden. Inzwischen hat sich jedoch durch die grosse Entwickelung des Verkehrs die Nothwendigkeit eines schwereren Oberbaus geltend gemacht. Andererseits glaubte man des Verschleisses wegen die Schiene von der Unterstützung trennen zu müssen. Da sich nun eine neu einzuwechselnde Schiene nur höchst unvollkommen mit der bereits in einem gewissen Stadium des Verschleisses befindlichen Schwelle verbinden lässt, so mag dieser Umstand vielfach zu einer falschen Beurtheilung anerkannt guter Oberbausysteme beigetragen haben. Ein weiteres Hinderniss der Entwickelung des eisernen Oberbaues liegt in der Mannigfaltigkeit der Schienenprofile. Jetzt hat sich dies insofern gebessert, als die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung eine Normalschiene eingeführt hat. Im Uebrigen dreht sich immer noch der Kampf um die Frage, ob Lang- oder Querschwellen-Oberbau. Jedes dieser Systeme mit seinen mannigfachen Variationen findet zur Zeit noch eifrige Anhänger. Redner hält trotz der Verbesserungen des Querschwellen-Oberbaus den Langschwellen-Oberbau für richtiger. Der Vorwurf der schwierigeren Entwässerung könne nicht in Betracht kommen, da auch der Querschwellen-Oberbau in dieser Beziehung grosse Schwierigkeiten biete. Hinsichtlich der Konstruktion hält Redner den zweitheiligen Oberbau der Königlichen Eisenbahndirektion Berlin für gut und nur mit einem einzigen Fehler, einem mangelhaften Schienenstoss, behaftet. Der Stoss, welcher beim Querschwellen-Oberbau zu ungehemmter Wirkung gelangt, ist beim Langschwellen-Oberbau weit weniger nachtheilig. Immerhin hat derselbe auch hier noch einen ganz erheblichen Einfluss auf die Zerstörung des Oberbaues und des rollenden Materials.

Dem Redner ist nach eingehenden Versuchen gelungen, in seiner Schwellenschiene ein System zu erfinden, in welchem er Abhülfe nach dieser Richtung hin erhofft. Die Fachleute, namentlich in Deutschland, können stolz sein auf die Regsamkeit in der Ausbildung der verschiedenen Oberbausysteme; auch ist nicht zu verkennen, dass die Preussische Staatseisenbahn-Verwaltung dieser Regsamkeit ein warmes Interesse entgegengebracht hat. Zu wünschen wäre nur, dass diese Verwaltung endlich dazu übergehen wollte, dasjenige Oberbausystem auszuwählen, welches in Zukunft als Norm gelten soll.

In der an den Vortrag sich knüpfenden Diskussion, an welcher sich ausser dem Vortragenden selbst die Herren Wirklicher Geh. Ober-Regierungsrath Kinel, Oberst Golz, Eisenbahn-Bauinspektor Claus und Professor Göring betheiligten, erkannte man zwar die Vortheile des ganz eisernen Oberbaues an, war aber entgegen dem Herrn Vortragenden der Ansicht, dass zur Zeit noch zu viele wichtige Fragen ungelöst seien, um schon jetzt ein Oberbausystem als Norm zu adoptiren.

Herr Ingenieur Schleifer wurde als einheimisches ordentliches Mitglied in den Verein aufgenommen.

Aus Italien.

Fortsetzung des offiziellen Berichtes über Eisenbahnbauten.*)

Eisenbahnen 3. Klasse. (Fortsetzung.)

Mestre-S. Donà-Portogruaro, 60,6 km. Die Arbeiten auf den ersten Abschnitten sind im Mai 1884 fertiggestellt und mit dem Legen des Oberbaues begonnen, womit man bis Ende des Jahres fertig zu sein hoffte. Der Bau des letzten Abschnittes ist im Februar 1883 angefangen.

Bologna-Verona. Bis jetzt ist nur die Strecke Bologna-S. Felice, 38,2 km, für welche die Provinz Bologna die Kosten vorschiesst, in Angriff genommen und die beiden Theile im Juni 1883 resp. im April 1884 begonnen. Für den Rest der Linie sind die Vorarbeiten noch in Arbeit, da zwischen Verona und Ostiglia eine Variante zum ersten Projekt von einem Veroneser Komitee noch bearbeitet wird.

Ferrara-Ravenna-Rimini und Lavezzola-Lugo, 142,1 km. Auf dem Abschnitt Ferrara-Argenta der Hauptlinie wurde der Betrieb am 31. Dezember 1883 eröffnet; auf den übrigen Theilen, mit Ausnahme von Bastia-Alfonsine, von welchem die speziellen Vorarbeiten in Arbeit sind, und Rubicone-Rimini, welche zum Verding vorbereitet wird, sind die Arbeiten durchschnittlich ziemlich fertig. Die Abzweigung Lavezzola-Lugo ist im Bau, mit Ausnahme von Conselice-Massalombarda, wofür die Vorarbeiten noch nicht ganz fertig sind.

Piombino-Cornia. Gegen Ende 1883 wurden die Untersuchungen für diese Linie von der hiermit betrauten Direktion der Römischen Eisenbahnen begonnen.

Lucca-Viareggio, 15 km. Die Strecke vom Anschluss an die Linie Pisa-Lucca bis zu dem diesseitigen Mundloch des Tunnels von Ceracci ist vergeben, und im Juni 1884 wurde das Projekt für die Reststrecke bis Viareggio mit Ausschluss des grossen Tunnels vorgelegt. Die Arbeiten an dem letzteren, die seit 1881 im Gange sind, haben durch die Energie des neuen Unternehmers einen erfreulichen Fortgang genommen, so dass am 4. Juli 1884 der Durchschlag des Richtstollens erfolgte.

Aulla-Lucca. Im April 1884 wurde von den Provinzen Lucca und Massa das Projekt dieser Linie vorgelegt, aber da dasselbe eine erheblich grössere Länge hatte und bedeutend höhere Kosten erforderte, als im Gesetz vom 29. Juli 1879 vorgesehen waren, so wurde eine Lokalbesichtigung durch zwei Inspektoren der Staats-Bauverwaltung angeordnet, deren Bericht erwartet wird.

Viterbo-Attigliano, 40,2 km. Die Arbeiten vom Anschluss an die Linie Siena-Grotte S. Stefano sind mit Einschluss der eisernen Brücke über den Tiber beendet. Die Vergebung der Oberbauausführung der Gleisverlängerung bis zum Bahnhof Attigliano soll demnächst erfolgen. Die Strecken Grotte-Montefiascone-Viterbo sind in den ersten Monaten 1884 vergeben.

Bahnhof Frascati-Stadt Frascati. Am 2. Februar 1884 dem Betrieb übergeben.

Velletri-Terracina. Die Projekte sind in den letzten Monaten 1883 vorgelegt und vorläufig bis zur definitiven Festlegung der Trace der direkten Linie Rom-Neapel zurückgelegt.

Cajanello-Isernia, 41,2 km. Die ersten beiden Strecken von Cajanello nach Venafro sind bereits im Bau und die folgende Strecke bis Roccaravindola ist vergeben. Was die letzte Strecke von hier bis Venafro anbetrifft, so werden zwei Varianten auf dem rechten und linken Ufer des Volturno bearbeitet.

Sparanise-Carinola-Gaeta. Das Projekt der mit der direkten Linie Rom-Neapel gemeinsamen Strecke von Sparanise bis Sessa Aurunca ist vorgelegt, es enthält den Tunnel von Massico von 5 200 m Länge, wovon indess durch die Wahl der Trace und durch Schächte von geringer Tiefe 1 400 m leicht ausgeführt werden können; die Vergebung ist bis zur definitiven Feststellung der direkten Linie Rom-Neapel ausgesetzt.

---

*) „Giornale del genio civile.“

Valsavoia - Caltagirone. Die Projekte für die ersten beiden Strechen Valsavoia-Leone-Scordia wurden in den ersten Monaten 1883 genehmigt, aber die Ausschreibung ergab kein Resultat und man ist daher jetzt beschäftigt, die Loose zu vereinigen und höhere Preise zu bewilligen. Von der dritten Strecke wurden im Mai 1884 die Unterlagen für die öffentliche Ausschreibung vorgelegt.

Ceva-Ormea, 35,4 km. Der erste Abschnitt Ceva-Nuceto ist vergeben und das Projekt für den folgenden bis Priola vorgelegt. Für die dritte Strecke Priola - Trappa wurden zwei Varianten bearbeitet, die jetzt zur Entscheidung vorliegen; für den letzten Theil ist das Projekt fast fertig.

Legnago-Monselice, 14,3 km. In der ersten Strecke liegt der Uebergang über die Etsch bei der Festung Legnago und hierfür liegen verschiedene Lösungen vor, welche von der Entscheidung abhängen, ob Legnago Festung bleiben soll oder nicht. Als Folge der bezüglichen Berathungen ist ein Projekt zur Annahme gelangt, bei welchem die Etsch dicht unterhalb der Festung mit Herstellung eines neuen Bahnhofes überschritten wird. Dieses Projekt ist zwar um 800 000 ℳ theurer, verkürzt aber die Linie um 3 km. — Das Projekt der zweiten Strecke Boschi Sant Anna - Montagnana liegt vor. Die übrigen drei Sektionen der Linie sind bereits im Bau und zwar die erste seit Juli 1883, die zweite seit August 1882, die dritte seit Februar 1884.

Gallarate-Laveno, 28,5 km und 2,6 km gemeinsam mit der Linie Novara - Pino, aber auf besonderem Gleis. Der Betrieb wurde am 17. März 1884 eröffnet.

Portogruaro - Casarsa - Spilimbergo - Gemona und Treviso-Motta. Von der Anfangsstrecke Portogruaro-Casarsa, für welche die Vorerhebungen im Juli 1883 begonnen wurden, sind zwei Varianten auf der rechten und linken Seite der Lemene bearbeitet; bis jetzt ist indess Entscheidung noch nicht getroffen. Für den Abschnitt Casarsa - Gemona wurde das Bauamt der Staatsbauverwaltung in Venedig mit den Untersuchungen beauftragt und dieselben im Juli 1884 begonnen. Die Linie Treviso-Motta, 34,6 km, ist im Bau.

(Schluss folgt.)

Die Betriebsresultate der Französischen Eisenbahnen im Jahre 1884

nach den Jahresberichten der Bahnverwaltungen.

1. Westbahnen.

Der Verwaltungsbericht über die Betriebsergebnisse pro 1884 ist diesmal von besonderem Interesse, insofern er die Verhältnisse darlegt, in welche die Gesellschaft durch die Konventionen von 1883 versetzt wurde. Auch hat die Eintheilung in „altes“ und „neues“ Netz aufgehört, vielmehr wird das Bahnnetz als ein geschlossenes Ganzes behandelt, und ebenso ist eine Verzichtleistung seitens der Stammaktionäre zu Gunsten der letztemittirten Aktien in Fortfall gekommen. Hiernach ist sowohl der wirkliche Gewinn der Gesellschaft wie die Verpflichtung, welche durch genannte Verträge dem Staat aufgebürdet ist, leichter erkennbar.

Das Anlagekapital belief sich am 31. Dezember 1883 auf 1 334 492 850 Frcs. (einschliesslich der Kosten für Rollmaterial und mehrfache Aenderungen auf 1 341 985 167 Frcs.); durch die Ausgaben pro 1884, gleichviel ob zu Lasten der Gesellschaft oder in rückzahlbarer Staatsanleihe beschafft, wuchs dies Anlagekapital auf 1 393 513 763 Frcs. bis Schluss des Betriebsjahres. Hiervon sind 117 816 224 Frcs. Staatsanleihe und werden durch jährlich zurückzuzahlende Raten getilgt; auf die Gesellschaft entfallen somit noch 1 275 697 539 Frcs. Da indessen das wirkliche Kapital derselben jedoch 1 413 138 275 Frcs. beträgt (zusammengesetzt aus 150 Millionen in Aktien, 39 763 900 in Werthpapieren der früheren Einzelgesellschaften und 1 223 374 375 Frcs. in 3prozentigen Obligationen), so verbleibt hiernach noch ein verfügbarer Bestand von 1 413 138 275 Frcs.

Während des Jahres 1884 emittirte die Westbahngesellschaft 124 404 Stück der 3prozentigen Obligationen für 44 899 519 Frcs., d. h. zu einem Durchschnittskourse von 360,92 Frcs. pro Stück; dies entspräche für die Anleihe einer erforderlichen Verzinsung zu 4,84 pCt., Zinszahlung und Amortisation zusammengefasst.

Die in 1884 ausgeführten Bauten waren keineswegs unbedeutend, bezogen sich aber durchweg auf Verkehrsverbesserung, Erweiterung von Bahnhöfen und dergl.; die Bahnlänge stieg von 3 695 km auf 3 727 km zu Jahresschluss, die Durchschnittsbetriebslänge war 3 691 km. An dieses Hauptnetz schliesst sich aber noch der theilweise Betrieb von Linien der 1875er Konzession (bisher zum „neuen“ Netze gehörig) mit 378 km durchschnittlicher Betriebslänge.

Die Betriebseinnahmen pro 1884 betrugen: für Personen 57 421 740 Frcs., Eilguttransporte 40 650 450 Frcs., für Frachtgut 65 923 124 Frcs., verschiedene Einnahmen 1 279 385 Frcs., Summa Einnahme 135 274 709 Frcs. Die Betriebsausgabe belief sich auf 76 401 645 Frcs., der Betriebsüberschuss somit auf 58 873 064 Frcs. Dieser Betrag ist bezüglich Erfüllung der Klauseln bei den Konventionen von 1883 in Berechnung zu ziehen; durch Hinzutritt der seitens des Staates gezahlten Subventionsraten, der Miethe für Gestattung des Betriebes auf einzelnen Bahntheilen u. s. w. erhöht sich dieselbe auf 62 709 892 Francs. Werden hiervon die zur Anleiheverzinsung erforderlichen Beträge, sowie der festbestimmte Amortisationsfonds in Abzug gebracht, so bleiben als wirklicher Reinertrag 562 036 Francs. Der Staat muss daher behufs Erzielung des garantirten Aktienertrages von 11 500 000 Frcs. einen Betrag von 10 937 964 Francs zuschiessen; dieser Ertrag gestattet für 300 000 Stück Aktien je 17,50 Frcs. als Zinsen und je 19,50 Frcs. als Dividende, in Summa 11 000 000 Frcs. zu zahlen und einen Rest von 400 000 Francs als verfügbaren Rest für die Aktionäre zu belassen.

Die Ergebnisse dieses letzten Betriebsjahres sind weit davon entfernt, als günstig bezeichnet werden zu können, und die Verpflichtungen des Staates sind in ihrer ganzen Ausdehnung ersichtlich; der Vortheil der Konventionen von 1883 besteht aber darin, diese Verhältnisse klar und unverhüllt zu zeigen.

2. Orléansbahn.

Dem Jahresbericht der Orléansbahn sind folgende Zahlen zu entnehmen: Die realisirten Anlagekapitalien erreichten bis Ende 1884 4 624 964 747 Frcs., wovon 300 Millionen den Gesellschaftsfonds an Aktien bilden; in 1884 wurden 302 547 Stück Obligationen zum Durchschnittskourse von 360²/₃ Frcs. begeben und dadurch 109 117 720 Frcs. Kapital realisirt. Zur Verwendung gelangten vom Anlagekapital bis Ende 1883 1 478 339 278 Frcs.; in 1884 traten hinzu: für das alte Netz 12 372 435 Frcs., für die Ausführung der neuen Linien (vom Staat gebaute 62 724 134 Frcs., von der Gesellschaft gebaute 8 338 829 Frcs.) 71 062 963 Frcs., somit insgesammt an Anlagekapital verwendet 1 561 774 676 Frcs. Es bleibt sonach ein verfügbarer Rest von 63 190 071 Frcs., welche Summe sich durch ausstehende Forderungen auf 74 202 299 Frcs. erhöht.

Die Betriebseinnahmen waren:

	Hauptnetz Frcs.	Neue Linien Frcs.
Personenbeförderung	49 301 570	372 576
Frachtguttransporte	103 942 150	459 952
Für Rechnung des Staatsschatzes erhobene Steuern	14 015 397	—
Sonstige Einnahmen	30 721 253	77 765
Roheinnahme	197 980 370	910 298
Betriebsausgabe	110 822 517	1 248 198
Betriebsüberschuss	+ 87 157 853	— 337 900

Letztgenanntes Defizit wird pro 1884 unter Ausgabe für den Bau der neuen Linien innerhalb des Betriebsjahres gebucht. — Um jedoch die Betriebsverhältnisse des Hauptnetzes richtiger beurtheilen zu können, muss man bei oben angegebener Betriebseinnahme die indirekten Einnahmebeträge wie die für Rechnung des Staates, für Grundbesitz u. s. w. ausser Acht lassen, sowie bei den Ausgaben die Tantièmen für Beamte, Erneuerungskosten für Gleise und Rollmaterial und dergl.; alsdann stellen sich die Einnahme auf 177 153 304 Frcs., die Ausgabe auf 90 879 039 Frcs., der Ueberschuss auf 86 276 265 Frcs., was einem Betriebscoeffizienten von 51,3 pCt. entsprechen würde. Da die mittlere Betriebslänge 4 970 km betrug, ergeben obige Zahlen pro Kilometer 35 788 Frcs. Einnahme und 18 359 Frcs. Ausgabe. Von letzterer beliefen sich die Beträge für Bahnunterhaltung und Bahnbewachung auf 2 864 Frcs. pro Kilometer.

An rollendem Material waren 500 Personenzug-, 472 Güterzug-, 60 Rangirlokomotiven, 1 031 Tender, 2 512 Personen-, 23 474 Gepäck- und Güterwagen aller Art, ferner 37 Wagen und 631 Arbeitslowrys für den speziellen Dienst der Bahnerhaltung vorhanden.

Befördert wurden: 2 770 435 Personen, welche (ohne die Omnibuszüge) 48 867 778 Frcs. einbrachten, auf eine Durchschnittsentfernung von 49,6 km und für einen Preis von 4,7 Cts. pro Person und Kilometer; ferner 4 430 856 Postpackete und 8 960 743 t Frachtgut mit 105 623 177 Frcs. Einnahme (inkl. Nebengebühren und Bestätterei). Durchschnittlich fuhr die Tonne 182 km und brachte 63 Cts. pro Kilometer.

Nach der Konvention von 1883 musste die Gesellschaft an den Staat gewisse wichtige Linien von zusammen 443 km abtreten und dafür wenig einträgliche, vom Staatsbahnnetz entfernt gelegene Linien eintauschen, jedoch unter der Bedingung einer Entschädigung durch jährliche Zahlungen, welche, in geeigneter Weise berechnet, den Werthunterschied zwischen den getauschten Linien darstellen sollten.

Die Festsetzung dieser Jahreszahlungen sollte erst nach einer bestimmten Anzahl von Jahren stattfinden, bis dahin aber jeder der vertragschliessenden Theile dem anderen über Einnahme und Ausgabe seiner früheren Eigenthumslinien Rechnung legen; indessen sollte aber der Betriebsüberschuss der einzelnen Linien in dieser Uebergangszeit kein geringerer sein dürfen, als für das Jahr 1882. Es erhellt hieraus die Nothwendigkeit einer genauen getrennten Buchführung für das ursprüngliche Netz und die einzelnen, vom Staat übernommenen Linien. Für die gesammten

947 km der letzteren Gattung stellt sich die wirkliche Reineinnahme auf 84 696 Frcs. Andererseits hat die Gesellschaft den 1884er Ertrag der an den Staat abgetretenen Linien zu erhalten; derselbe steht noch nicht ziffermässig fest, darf indessen nicht hinter dem 1882er Ergebniss (= 2 550 131 Frcs.) zurückbleiben. Hiernach hätte der vom Staat abzuliefernde Betrag 2 465 435 Frcs. zu betragen; da jedoch seit Vollziehung des Tausches die betriebführende Verwaltung der Gesellschaft im Besitz der fraglichen Beträge verblieben ist, so schuldet die Gesellschaft an den Staat noch 99 639 Frcs. und hätte von letzterem (vorbehaltlich der Richtigstellung) etwa 2 365 797 Frcs. zu beanspruchen. Addirt man diesen Betrag zu dem obenerwähnten Ueberschuss des Hauptnetzes, so ergibt sich ein Gesammtbetrag von 89 523 651 Francs. Durch diese Summe sollen gedeckt werden: 58 013 174 Frcs. zur Verzinsung und Amortisation des Anleihekapitals (nach Abzug der 5 564 465 Frcs. betragenden Subvention seitens des Staates); 9 639 465 Frcs. zur Verzinsung und Amortisation der Aktien; 1 953 298 Frcs. für Gemeinschaftlichkeitsverhältnisse an Stationen und Rollmaterial, sowie an Verpflichtungen gegen die Grosse Gürtelbahn; 1 832 137 Frcs. an Steuern und Stempelkosten; schliesslich für bestimmungsmässige Dividende 24 600 000 Frcs., insgesammt 96 038 076 Frcs. Sonach hätte der Staat zu dem oben vorläufig berechneten Betriebsüberschuss von 89 523 650 Frcs. noch mit einem Garantiebetrage von 6 514 425 Frcs. einzutreten.

Die mittelst der Konventionen garantirte Dividende beträgt 56 Frcs.; unter Hinzurechnung des Ertrages an privatem Grundeigenthum der Gesellschaft dürfte sich zum mindesten die Aktie der Orléansbahn mit 57,50 Frcs. (d. h. ebenso wie im Vorjahre) verzinsen.

(Fortsetzung folgt.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Druckfehlerberichtigung. Nach einer Mittheilung der Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt muss in der in No. 37 der Zeitung (unter Inserat-Nummer 1042) publizirten Bekanntmachung auf Seite 487 Spalte 2 Zeile 4 von oben die dort verzeichnete Zahl nicht 5569, sondern 5669 und die in der Spalte 3 Zeile 8 von oben hinter No. 15676 verzeichnete Zahl nicht 15585, sondern 15685 lauten. (1253)

II. Eröffnungen.

Am 15. Juni d. J. wird die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt in Altena unterstellte Bahnstrecke Iserlohn-Hemer mit den Stationen Iserlohn Ostbahnhof und Westig für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privatdepeschenverkehr eröffnet.

Für die neue Bahnstrecke haben die Bestimmungen der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung vom 12. Juni 1878, des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands, sowie der Lokaltarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Elberfeld Gültigkeit.

Zu den letzteren gelangen anlässlich der Eröffnung der Strecke Iserlohn-Hemer am 15. Juni d. J. folgende Nachträge zur Einführung:

a) Nachtrag IX zu dem Lokalgütertarife vom 1. April 1883,
b) Nachtrag VIII zu dem Ausnahmetarife B für die Beförderung von Steinkohlen vom 1. April 1883,
c) Nachtrag 29 zum Lokal-Personengeldtarife vom 1. Mai 1878.

Die unter a und b aufgeführten Nachträge, welche durch Vermittelung der Güterexpeditionen bezogen werden können, enthalten ausser den Entfernungen bezw. Frachtsätzen für den Verkehr mit den neuen Stationen verschiedene, durch die neue kürzere Eisenbahnverbindung bedingte Frachtermässigungen für den Verkehr mit den Stationen Iserlohn, Hemer und Menden.

Der Nachtrag zum Lokal-Personengeldtarife enthält ausser den Tarifsätzen für die Personen- und Gepäckbeförderung im Verkehr mit den Stationen Iserlohn Ostbahnhof und Westig zum Theil neue Tarifsätze für den Verkehr mit den Stationen Iserlohn, Hemer, Menden und Bommern. Die Sätze für den Verkehr mit der Personenhaltestelle Bommern treten, soweit solche höher sind als die heute bestehenden, erst am 1. August d. J. in Kraft.

Wegen der mit der Betriebseröffnung auf der Strecke Iserlohn-Hemer verbundenen Fahrplanänderungen wird auf die hierüber erlassenen besonderen Bekanntmachungen und auf die Fahrpläne, welche auf den Stationen aushängen, Bezug genommen.

Elberfeld, den 8. Juni 1885. (1254)
Königliche Eisenbahndirektion.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der Generaldirektion der K. K. priv. Südbahn-Gesellschaft ist die auf der Kärnthner Linie zwischen den Stationen Velden und Föderlach gelegene Haltestelle Lind-Sternberg am 1. d. M. für den Personenverkehr eröffnet worden.

Eine Reisegepäck-Aufnahme findet an der vorbenannten Haltestelle nicht statt.

Die für den Personen-, Reisegepäck- und Eilgutverkehr bestandene Haltestelle Perchtoldsdorf auf der Linie Wien-Triest ist mit dem 1. d. M. aufgelassen und wird der Verkehr nur noch durch die Station Perchtoldsdorf auf der Lokalbahn Liesing-Kaltenleutgeben vermittelt.

Berlin, den 11. Juni 1885. (1255)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

III. Aenderung von Stationsnamen.

Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen. Nach einer Mittheilung der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen ist der Name der an der Linie Tarvis-Pontafel gelegenen Station Lussnitz-Malborgeth in Lussnitz umgeändert worden.

Berlin, den 10. Juni 1885. (1256)
Die geschäftsführende Direktion.
Krancke.

IV. Güterverkehr.

Deutsch-Belgischer Verkehr. Am 15. Juni d. J. tritt der Nachtrag II zum Heft II des Tarifs für die direkte Beförderung von Eisenbahn-Fahrzeugen und lebenden Thieren in Kraft.

Derselbe enthält Berichtigungen und Frachtsätze für die neu aufgenommene Station Thielt der Westflanderischen Bahn in den Tarif.

Köln, den 13. Juni 1885. (1257)
Namens der Verbandsverwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Mit dem 1. Juli d. J. tritt für den Transport **Oberschlesischer Steinkohlen** und **Kokes** von diesseitigen Stationen nach Stationen der vom Oesterreich. Staate betriebenen Privatbahnlinien Sternberg-Wichstadtl-Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau (Mährische Grenzbahn) unter Aufhebung des bisherigen Tarifes ein neuer Tarif mit ermässigten Frachtsätzen in Kraft. Von den in diesem Tarif für den verschiedenen Stand des Kourses der Oesterreich. Banknoten berechneten Sätzen kommen bis auf weitere Bekanntmachung die Sätze für den Koursstand 160/165 zur Anwendung. Druckexemplare des Tarifes sind von den Versandstationen und unserem Verkehrsbüreau unentgeltlich zu beziehen.

Breslau, den 7. Juni 1885. (1258)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Anschluss an unsere Bekanntmachung vom 15. Mai d. J. bringen wir zur Kenntniss, dass die im Ostsee-Eisenbahn-Verbande zwischen Stationen des Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der Kiel-Eckernförde-Flensburger und Holsteinischen Marschbahn andererseits bestehenden Tarifsätze, welche mit 31. Mai cr. ausser Kraft treten sollten, noch bis zum 15. Juli d. J. in Geltung bleiben.

Altona, den 9. Juni 1885. (1259)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit sofortiger Gültigkeit treten im Schlesisch-Süddeutschen Eisenbahn-Verbande für den Verkehr zwischen Niederbiegen, Station der Württembergischen Staatsbahnen, einerseits und den Stationen Guben, Schwiebus und Sommerfeld der Königlichen Eisenbahn-Direktion Berlin andererseits direkte Frachtsätze für Stückgut und Güter der Klasse A 2 und des Spezialtarifs III in Kraft, welche von den betreffenden Stationen in Erfahrung zu bringen sind.

Breslau, den 7. Juni 1885. (1260)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der Verbands-Verwaltungen.

Der Nachtrag VI zum Deutschen Eisenbahn-Gütertarif Theil I findet vom 15. Juni 1885 und soweit durch denselben Frachterschwernisse publizirt sind, vom 1. August 1885 auch auf den **Deutsch-Polnischen Eisenbahn-Verband** Anwendung. Derselbe enthält Abänderungen und Ergänzungen des § 48 und der Anlage D, sowie des § 50 des Betriebsreglements.

Bromberg, den 7. Juni 1885. (1261)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Hessische Ludwigsbahn. Mit Gültigkeit vom 15. Juni tritt für den Güterverkehr zwischen verschiedenen unserer Stationen und Passau-Donaulände transit, sowie Regensburg-Donaulände transit, nach und von Rumänien, Serbien, Bulgarien und weiter ein neuer Tarif in Kraft. Nähere Auskunft ertheilt unser Tarifbüreau.

Mainz, den 8. Juni 1885. (1262)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Zum Tarif für die Beförderung von Schlachtvieh in Wagenladungen von Oberschlesischen Stationen nach Hamburg, Sternschanze, Schulterblatt, Altona und Ottensen via Stettin-Lübeck vom 15. August 1882 ist der Nachtrag 3 vom 1. Juni cr. herausgegeben, durch welchen die Erhebung der Hamburger Ueberfuhrgebühren beseitigt wird.

Schwerin, den 9. Juni 1885. (1263)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Die Direktion der Mecklenburgischen Friedrich-Franz-Eisenbahn-Gesellschaft.

Am 1. Juli 1885 tritt unter der Bezeichnung

„Westdeutsch-Oesterreichisch-Ungarischer Eisenbahnverband (Verkehr mit Oesterreich)“

ein neuer Gütertarif in Kraft.

Derselbe zerfällt in zwei getrennte Hefte. Es umfasst:

das Heft 1

den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Erfurt, Frankfurt a/M., Hannover (mit Einschluss der Warstein-Lippstadter Eisenbahn) und Mag-

deburg, sowie der Braunschweigischen, Eisenberg-Crossener, Halberstadt-Blankenburger, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Saal- und Weimar-Geraer Eisenbahn einerseits

und

Stationen der Kaiser Ferdinands-Nordbahn, der Mährisch-Schlesischen Centralbahn, der Oesterreichischen Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, der K. K. Oesterreichischen Staatsbahnen [Kaiserin Elisabethbahn, Kaiser Franz-Josefbahn, Mährischen Grenzbahn, Eisenbahn Pilsen-Priesen(-Komotau) und Rakonitz-Protiviner Staatsbahn] und der Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft andererseits;

das Heft 2

den Verkehr zwischen Stationen der vorgenannten Deutschen Eisenbahnen einerseits

und

Stationen der Aussig-Teplitzer Eisenbahn, der Böhmischen Nordbahn, der Böhmischen Westbahn, der Buschtêhrader Eisenbahn, sowie der Dux-Bodenbacher und Prag-Duxer Eisenbahn im Staatsbetriebe andererseits.

Durch diesen Tarif, welcher fast durchweg ermässigte, zum Theil aber auch erhöhte Frachtsätze enthält, werden die folgenden Tarife nebst Nachträgen, insoweit dieselben sich auf den Verkehr zwischen Stationen der vorgenannten Bahnen und bezüglich des Tarifs sub 2 auch auf den Verkehr mit Station Wittenberge des Direktionsbezirks Altona beziehen, aufgehoben und zwar:

1. der Gütertarif, Theil II und III für den Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verband vom 15. Mai 1880,

2. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, roh und roh bearbeitet für den Hannover-Magdeburg-Oesterreichischen Verband vom 1. Januar 1880,

3. der Gütertarif für den Oesterreichisch-Rheinländisch-Westfälischen Verband vom 20. Oktober 1880,

4. der Ausnahmetarif für den Transport von Roheisen ab Blankenburg a/H. nach Prag, Pilsen, Komotau und Kladno vom 1. April 1878,

5. der Gütertarif Theil II und III für den Thüringisch-Sächsisch-Oesterreichischen Verband vom 1. April 1880,

6. der Ausnahmetarif für die Beförderung von Holz, roh und roh bearbeitet, sowie Eisenbahnschwellen, Brenn- und Grubenholz von Stationen der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn nach Stationen der Bergisch-Märkischen Bahn vom 15. September 1879,

7. der Ausnahmetarif für Bau- und Nutzholz etc. von Stationen der K. K. priv. Kaiserin Elisabethbahn nach Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (linksrh.) und Köln (reachtsrh.) vom 15. September 1881,

8. der gemeinschaftliche Tarif zwischen Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn einerseits und Stationen der Oberschlesischen Eisenbahn andererseits vom 1. Januar 1878,

9. der Stettin-Märkisch-Schlesische Verbandstarif vom 1. März 1882 [direkte Fracht- bezw. Ausnahmetarifsätze für den Verkehr zwischen Leipzig (Halle-Sorau-Gub. Bahnhof) einerseits und Stationen der Mährisch-Schlesischen Centralbahn andererseits vom 1. November 1883].

Die bisherigen Frachtsätze bleiben jedoch für diejenigen Relationen, für welche der neue Tarif höhere bezw. keine Frachtsätze enthält, noch bis zum 31. Juli 1885 in Gültigkeit.

Exemplare des neuen Tarifs sind bei den Verbandsstationen käuflich zu erhalten.

Magdeburg, den 10. Juni 1885. (1264)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Ostpreussisch-Bayerischer Güterverkehr. Für die Beförderung von zerlegten Lokomotiven in Wagenladungen von mindestens 10 000 kg aus der Schweiz nach Russland kommt für die Strecke Lindau-Ritschenhausen-Stettin ein Ausnahmefrachtsatz von 2,17 ℳ pro 100 kg zur Anwendung.

Erfurt, den 4. Juni 1885. (1265)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 23. April d. J. wird veröffentlicht, dass zu den Heften 1 und 2 des **Norddeutsch-Sächsischen Verbandsgütertarifs** am 8. Juni d. J. je ein Nachtrag I in Kraft getreten ist. Diese Nachträge, welche bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erlangen sind, enthalten neben einer Bestimmung wegen Aufnahme der Sächsischen Station Moldau im Wesentlichen erhöhte Frachtsätze für den Verkehr mit den Stationen Bodenbach, Grossschönau, Grottau, Königstein, Kratzau, Machendorf, Oberoderwitz, Reichenberg, Schandau, Seifhennersdorf, Tetschen, Warnsdorf, Weisskirchen und Zittau der Sächsischen Staatsbahn resp. der Station Reichenberg der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Dresden, am 9. Juni 1885. (1266)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Packleinen (rohe Sackleinwand, Sackdrillich, Sackzwilch, Rupfen), Jutegarn, Jutegewebe, neue Säcke treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 5 000 kg pro Frachtbrief und Wagen ℳ	10000 kg pro Frachtbrief und Wagen ℳ
Bielitz	2,40	1,90
Dziedітz	2,29	1,85
Jägerndorf	2,04	1,60
Oderberg	2,14	1,68
Oswiecim	2,38	1,91
Troppau (K. F. N. B. u. M. Sch. C. B.)	2,26	1,82
Krakau	2,86	2,33
Von Dresden-Elbkai nach		
Bielitz	2,94	2,36
Dzieditz	2,83	2,31
Jägerndorf	2,58	2,06
Oderberg	2,68	2,14
Oswiecim	2,92	2,37
Troppau (K. F. N. B. u. M. Sch. C. B.)	2,80	2,28
Krakau	3,40	2,79

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 9. Juni 1885. (1267)
Die Betriebsdirektion.

Oesterr.-Ungar.-Schweizerischer Eisenbahnverband. Die in der vom 10. November 1880 datirten Zusammenstellung der noch gültigen Frachtsätze des Tarifs vom 1/1. 1873 für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungarischen Güterverkehr, bezw. in der Separatausgabe der Ausnahmetarife vom 10. November 1880 für den Weinverkehr aus Oesterreich-Ungarn nach Stationen der Westschweizerischen Bahnen, dann die im Ausnahmetarife vom 10. November 1880 für den Schweizerisch-Oesterr.-Ungarischen Transitverkehr enthaltenen Frachtsätze für Weintransporte ab Budapest, Station der Oesterr.-Ungar. Staatseisenbahn-Gesellschaft gelten ab 20. Juni 1885 auch im Verkehre mit Budapest-Jozsefváros (Budapest-Josefstadt), Budapest-dunaparti teherpalyaudwar (Budapest-Donauufer-Frachtenbahnhof), Budapest-fővárosi közzakt (Budapest Hauptst. Kommunal-Lagerhäuser), Budapest-Kelenföld, Stationen der Kgl. Ungar. Staatseisenbahnen, Budapest d. v. (Ofen) und Promontor, Stationen der Südbahn-Gesellschaft, dann Budafok, Station der Budapest-Fünfkirchner Eisenbahn.

Die Frachtsätze für Delle trans. finden unter den gleichen Bedingungen auch Anwendung auf die Artikel Branntwein und Spiritus, sofern die Sendungen nach Paris bestimmt sind.

Hierdurch werden die derzeit bestehenden Frachtsätze von und nach Budapest-Kelenföld, Ofen und Promontor aufgehoben.

Wien, am 6. Juni 1885. (1268)
Die K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen,
zugleich Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags-Verkehr. Für Porzellanwaaren von Stationen der Buschtêhrader Eisenbahn treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 5000 kg pro Frachtbrief und Wagen	10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Komotau	0,75 ℳ	0,58 ℳ

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 10. Juni 1885. (1269)
Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Süd-Norddeutsche Verbindungsbahn. Mit 25. Juni l. J. tritt zum Sächsisch-Thüringischen Verbandtarif der Nachtrag IV in Kraft, welcher Aenderungen bezw. Ergänzungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger sowie anderweite Entfernungen bezw. Frachtsätze mit einigen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt enthält.

Exemplare dieses Nachtrages erliegen in der Station Reichenberg, als auch bei der unterzeichneten Direktion zur Einsicht bereit.

Wien, am 6. Juni 1885. (1270)
Die Direktion.

V. Eisenbahn-Effektenverkehr.

K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahn-Gesellschaft. Der am 30. Juni 1885 fällige Zinsenkoupon unserer 4½ pCt. Prioritätsanleihe vom Jahre 1880 wird u. z.:

jener der Schuldverschreibungen à 1 500 ℳ mit 33 ℳ 75 ₰ und
jener der Schuldverschreibungen à 300 ℳ mit 6 ℳ 75 ₰

bei nachstehenden Zahlstellen eingelöst:

in Wien bei den Herren Johann Liebieg et Co.;
in Prag bei Herrn Moritz Zdekauer;
in Berlin bei der Direktion der Diskontogesellschaft und bei Herrn S. Bleichröder;
in Dresden bei der Dresdner Bank und bei der Filiale der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
in Leipzig bei der Allgemeinen Deutschen Kreditanstalt;
in Frankfurt a/M. bei den Herren M. A. von Rothschild et Söhne;

in Teplitz bei der Hauptkassa der K. K. priv. Aussig - Teplitzer Eisenbahngesellschaft.
Teplitz, am 8. Juni 1885. (1271)
Der Verwaltungsrath.
(Nachdruck wird nicht honorirt.)

VI. Submissionen.

Direktionsbezirk Breslau. Submission. Die Ausführung der Maurerarbeiten an den Brücken, Durchlässen etc. der Neubaustrecke Hundsfeld - Trebnitz soll in 3 Loose getheilt in öffentlicher Submission vergeben werden. Die Zeichnungen liegen in unserem technischen Bureau, Oderthorbahnhof, hier zur Einsicht aus, und sind ebendaselbst die Bedingungen, Offertenformulare und Kostenanschläge zum Preise von 1,5 *M.* zu erhalten. Die Verwaltung behält sich für die Zuschlagsertheilung die Auswahl unter den 3 Mindestfordernden vor, deren Leistungsfähigkeit erwiesen ist.

Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis Montag, den 22. Juni cr., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.
Breslau, im Mai 1885. (1272 H&V)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

Direktionsbezirk Breslau. Submission. Die Ausführung der Erd- und Böschungsarbeiten der Neubaustrecke Hundsfeld-Trebnitz soll in 3 Loose getheilt in öffentlicher Submission vergeben werden.

Loos I enthält:
44 000 cbm Erdbewegung,
675 Ar Böschungsflächen.
Loos II enthält:
88 000 cbm Erdbewegung,
719 Ar Böschungsflächen.
Loos III enthält:
184 000 cbm Erdbewegung,
642 Ar Böschungsflächen.

Die Pläne, Erdberechnungen und Massendispositionen etc. liegen in unserem technichen Büreau, Oderthorbahnhof hier, zur Einsicht aus, und sind ebendaselbst die Bedingungen und Offertenformulare zum Preise von 1,5 *M.* zu erhalten. Die Verwaltung behält sich für die Zuschlagsertheilung die Auswahl unter den 3 Mindestfordernden vor, deren Leistungsfähigkeit erwiesen ist. Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis Montag, den 22. Juni cr., Vorm. 11 Uhr, bei uns einzureichen.
Breslau, im Mai 1885. (1273 H&V)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

Direktionsbezirk Breslau. Submission. Die Lieferung der Ziegeln zu den Brücken und Hochbauten der Neubaustrecke Hundsfeld - Trebnitz soll in 3 Loose getheilt in öffentlicher Submission vergeben werden.

Loos I enthält:
70,0 Mille Klinker,
183,0 Mille Hartbrandziegeln,
95,0 Mille Hochbauziegeln.
Loos II enthält:
100,0 Mille Klinker,
720,6 Mille Hartbrandziegeln,
84,0 Mille Hochbauziegeln.
Loos III enthält:
746,8 Mille Hartbrandziegeln,
500,0 Mille Hochbauziegeln,
30,0 Mille Verblender.

Die Bedingungen und Submissionsformulare sind in unserem technischen Büreau, Oderthorbahnhof, zum Preise von 1,5 *M.* zu erhalten. Die Verwaltung behält sich für die Zuschlagsertheilung die Auswahl unter sämmtlichen Submittenten vor. Versiegelte, mit entsprechender Aufschrift versehene Offerten sind bis Sonnabend, den 20. Juni cr., Vormittags 10 Uhr, bei uns einzureichen.
Breslau, im Mai 1885. (1274 H&V)
Königliches Eisenbahn-Betriebsamt
(Breslau-Tarnowitz).

Dieser Nummer liegt ein Prospect von Johannes Jeserich in Berlin, betr. Dachpappen, Asphalt-Isolirplatten etc. bei.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

N⁰. 46. 1885.

Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 22.

Zeitung des Vereins



Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 17. Juni 1885.

Statistische Nachrichten von den Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen für das Etatsjahr 1883.

(Schluss aus No. 45.)

VI. Unfälle.

Die folgende Tabelle gibt ein Bild über die allgemeine Betriebssicherheit der Vereinsbahnen:

Art der Unfälle	Deutsche Bahnen		Oesterr.-Ungar. Bahnen		Niederländ. etc. Bahnen		sämmtl. Vereinsbahnen	
	1883	1882	1883	1882	1883	1882	1883	1882
1. Es sind vorgekommen:								
Entgleisungen	450	461	408	377	129	115	987	953
Zusammenstösse	343	354	102	94	49	37	494	485
sonstige Unfälle*) . . .	2572	2548	644	604	113	72	3329	3224
zusammen	3365	3363	1154	1075	291	224	4810	4662
2. Es sind Personen:								
a) unverschuldet bei einem aussergewöhnlichen Bahnereignisse getödtet	20	85	10	37	5	4	35	126
verletzt	247	505	50	91	6	10	303	606
b) infolge eigener Schuld oder Unvorsichtigkeit . getödtet	533	471	188	152	66	54	787	677
verletzt	1372	1317	363	295	101	81	1836	1747
c) zusammen . getödtet	553	556	198	189	71	58	822	803
verletzt**)	1619	1876	413	386	107	91	2139	2353
d) durchschnittlich entfallen auf je 1 000 000 Wagenachskilometer: Tödtungen und Verletzungen	0,23	0 27	0,16	0,16	0,17	0,17	0,21	0 23
desgl. auf je 100 000 Zugkilometer . .	0,95	1,12	0,73	0,76	0,62	0,57	0,87	0,99
e) ausserdem sind:								
α) in selbstmörderischer Absicht . getödtet	156	151	59	56	7	3	222	210
verletzt	16	14	17	12	1	—	34	26
β) bei Nebenbeschäftigungen (Bau-, Werkstatts- etc. Arbeiten) getödtet ca.	20	16	10	14	—	—	30	30
verletzt ca.**)	478	529	81	67	9	8	568	604
3. die Anzahl der Unterbrechungen des fahrbaren Zustandes der Bahn betrug	61	96	125	117	1	9	187	222
4. Anzahl der Betriebs-Unterbrechungen	—	2	—	1	—	—	—	3
5. Achsbrüche:								
bei Lokomotiven und Tendern	30	126	49	28	7	13	86	167
bei Wagen	45	96	49	58	17	8	111	162

Die Zahl der Unfälle, welche durch Achsbrüche veranlasst oder wobei Achsbrüche vorgekommen sind, betrugen bei den

Deutschen Bahnen		Oesterr.-Ungar. Bahnen		Niederländ. etc. Bahnen		sämmtl. Vereinsbahnen	
1883	1882	1883	1882	1883	1882	1883	1882
10	9	35	44	—	1	45	54

6. Die Anzahl der Reifenbrüche betrug:

bei Lokomotiven und Tendern .	529	776	384	270	21	19	934	1065
bei Wagen . .	2502	1883	396	292	30	18	2928	2193
und die Zahl der Unfälle, welche durch Reifenbrüche veranlasst wurden:	26	28	39	33	1	1	66	62

7. Schienenbrüche sind vorgekommen:

2292	2084	1278	628	120	97	3690	2809

Die Anzahl der Unfälle, welche durch Schienenbrüche veranlasst oder bei denen Schienenbrüche vorgekommen sind, hat betragen:

20	28	4	1	—	2	24	31

---

*) Die „sonstigen Unfälle“ scheinen nicht nach gleichen und einheitlichen Grundsätzen zur Aufschreibung gelangt zu sein; in Deutschland werden alle Unfälle angeschrieben, also auch die, welche ohne Folgen verlaufen sind.

**) Hiervon kommen 493 bezw. 458 Fälle von Verletzungen auf die Bayerischen Staatsbahnen, welche theils ganz unerhebliche Natur waren.

VII. Personal.

Am Schlusse des Jahres 1883 befanden sich im Dienst bei den:

Personal	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
a) Angestellte . Anzahl	131 579	56 186	13 243	201 008
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge 1883	3,7	2,9	2,7	3,4
im Vorjahre	3,8	2,9	2,6	3,4
b) Arbeiter im Tagelohn . . . . Anzahl	184 991	79 788	22 482	187 261
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge 1883	5,2	4,1	4,6	4,8
im Vorjahre	4,9	4,1	4,7	4,7
c) Zusammmen . Anzahl	316 570	135 974	35 725	488 269
im Vorjahre	303 991	132 473	33 718	470 182
durchschnittlich pro Kilometer Betriebslänge 1883	8,9	7,0	7,4	8,2
im Vorjahre	8,7	7,0	7,3	8,1

VIII. Pensions- und Kranken- etc. Kassen.

Im Jahre 1883 haben sich die Bestände der Pensionskassen erhöht, dasselbe fand, mit Ausnahme der Deutschen Bahnen, bei den Kranken- etc. Kassen statt. Es schlossen ab:

a) die Pensionskassen mit . . . . Mille Mark	86 168	80 643	8 198	175 009
im Vorjahre „ „	82 010	75 178	7 150	164 338
Differenz pro 1883 Mille Mark	+ 4 158	+ 5 465	+ 1 048	+ 10 671
b) die Kranken- etc. Kassen mit . . . . Mille Mark	7 574	4 580	2 582	14 736
im Vorjahre „ „	8 423	4 361	2 368	15 152
Differenz pro 1883 Mille Mark	− 849	+ 219	+ 214	− 416

Die bei den Deutschen Bahnen eingetretenen Veränderungen beruhen darin, dass mehrere Kranken- etc. Kassen des Personals der verstaatlichten Privatbahnen aufgelöst sind.

IX. Für Privatzwecke betriebene Eisenbahnen.

Am Schlusse des Jahres 1883 waren im Betriebe auf den:

Kategorien	Deutschen Bahnen	Oesterreich.-Ungar. Bahnen	Niederländ. etc. Bahnen	sämmtlichen Vereinsbahnen
Industriebahnen . . . . km	855,0	414,1	68,8	1 337,9
Montanbahnen . . . . „	733,0	387,6	7,8	1 128,4
land- und forstwirthschaftliche Bahnen . . „	37,8	30,1	—	67,9
sonstige Bahnen . . . „	190,8	52,7	2,0	245,5
zusammen km	1 816,6*	884,5	78,6	2 779,7
im Vorjahre „	1 824,0	804,0	72,0	2 700,0
Der Betrieb wurde ausgeführt				
mit Maschinen . . auf km	1 204,7	699,8	78,6	1 983,1
mit Pferden oder auf andere Weise . . „ „	611,9	184,7	—	796,6
Von diesen Bahnen sind				
normalspurig . . . . . km	1 460,8	736,3	78,6	2 275,7
schmalspurig . . . . . „	355,8	148,2	—	504,0

Hiermit schliessen wir unsere Mittheilung aus den „Statistischen Nachrichten der Eisenbahnen des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen für das Etatsjahr 1883“, da der beschränkte Raum es nicht gestattet, uns eingehender mit den Details des Werkes zu beschäftigen. Wir glauben das wesentlichste mitgetheilt zu haben, soweit dies eben in dem engen Rahmen unserer Besprechung möglich war und verweisen zum Schluss auf das reichhaltige Material der „Nachrichten“ selbst, deren Studium angelegentlichst zu empfehlen ist.

*) Die Differenz mit dem Vorjahre erklärt sich daraus, dass die schmalspurigen Bahnen im Oberschlesischen Grubenrevier in die vorliegenden statistischen Nachrichten nicht aufgenommen worden sind.

Niederländische Staatseisenbahnen.

Am 8. Juni cr. wurde die Generalversammlung von Aktionären der Gesellschaft für den Betrieb von Niederländischen Staatseisenbahnen in Amsterdam abgehalten. Dem zur Vorlage gebrachten Geschäftsbericht pro 1884 ist folgendes zu entnehmen

Das von der Gesellschaft betriebene Eisenbahnnetz umfasste ultimo 1883 folgende Linien:

I. Staatsbahnen. Arnhem-Leeuwarden, 168,775 km; Harlingen-Deutsche Grenze, 126,968 km; Leeuwarden-Sneek, 21,692 km; Groningen-Meppel, 76,835 km; Zutfen-Deutsche Grenze, 59,678 km; Almelo-Zwolle, 44,662 km; Nymegen-Arnhem, 19,084 km; Nymegen-Blerik, 59,428 km; Maastricht-Breda, 179,937 km; Utrecht-Boxtel, 60,140 km; Gorinchem-Geldermalsen-Elst-Ressen-Bemmel, 71,918 km; Breda-Rotterdam, 53,873 km; Zwaluwe-Zevenbergen, 7,895 km; Rozendaal-Vlissingen, 76,344 km; Zevenbergen-Grenze, 23,562 km; Breda-Rozendaal, 24,050 km.

II. Privatbahnen. Lüttich-Limburger Bahn (Eindhoven-Hasselt-Lüttich mit Zweigbahnen), 136,742 km; Almelo-Salzberger Bahn, 55,472 km; Gronau-Deutsche Grenze, 2,809 km und die Niederländische Süd-Ostbahn (Tilburg-Herzogenbusch-Nymegen), 65,881 km.

Zusammen: Staats- und Privatbahnen 1 335,745 km.

Am 15. Juni 1884 wurde die Staatsbahn von Groningen nach Delfzyl, 38,333 km lang, in Betrieb genommen, so dass das Eisenbahnnetz zu Ende 1884 1 374,078 km umfasste. Die durchschnittliche Betriebslänge betrug 1 356,692 km gegen 1 254,312 km in 1883, also 8,16 pCt. mehr.

Die Gesammteinnahmen betrugen 11 945 933 fl. oder 312 742 Gulden = 2,7 pCt mehr als in 1883, während sich die Betriebskosten um 450 806 fl. = 7,35 pCt. vermehrten. Von diesen Mehrausgaben entfallen auf den Bahndienst 34 712 fl. (2,68 pCt.), auf den Betriebsdienst 196 727 fl. (7,90 pCt.) und auf die Maschinen- und Wagenverwaltung 184 093 fl. (10,13 pCt.). Pro Tagkilometer betrugen die Ausgaben des Bahndienstes und des Betriebsdienstes jedoch resp. 5,51 pCt. und 0,51 pCt. weniger als in 1883 und für die Maschinen- und Wagenverwaltung 1,54 pCt. mehr.

Auf den nördlichen Staatsbahnlinien vermehrte sich die Einnahme um 3,62 pCt. und auf den südlichen Staatsbahnlinien um 0,80 pCt., während die durchschnittliche Betriebslänge in 1884 resp. 6,69 pCt. und 9,11 pCt. mehr betrug als in 1883.

Auf den Privatbahnen Almelo-Salzbergen, Gronau-Grenze und Lüttich-Limburg verminderten sich die Einnahmen resp. um 1,99 pCt., 3,11 pCt. und 6,03 pCt.

Auf der Niederländischen Süd-Ostbahn wurden in 1883 442 589 fl. vereinnahmt, wovon 105 018 fl. während der vier ersten Monate und 337 571 fl. seit dem Betriebsübergang an die Staatsbahngesellschaft. In 1884 betrugen die Bruttoeinnahmen auf dieser Linie 544 656 fl., wovon 382 792 fl. während des Zeitraumes vom 1. Mai bis 31. Dezember. Gegenüber 1883 vermehrten sich also die Einnahmen während des ganzen Jahres um 23,06 pCt. und während der acht letzten Monate des Jahres um 13,4 pCt.

Im ganzen wurden 5 185 090 Personen befördert, wovon im Binnenverkehre 4 352 049 und im direkten und Transitverkehre 833 041 gegen resp. 4 880 911, 4 039 827 und 841 084 in 1883. Von der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr ad 5 726 239 fl. entfallen auf den Binnenverkehr 3 839 688 fl. und auf den direkten und Transitverkehr 1 886 551 fl.

Im ganzen wurden also in 1884 aus diesem Verkehr 185 146 Gulden und im Binnenverkehr 274 233 fl. mehr und im direkten und Transitverkehr 89 087 fl. weniger vereinnahmt als in 1883. Pro Reisenden wurden durchschnittlich 1,10^4 fl. vereinnahmt gegen 1,13^5 fl. in 1883.

Von der Gesammteinnahme aus dem Personenverkehr entfallen auf die

nördlichen Staatsbahnlinien	2 008 403 fl.
südlichen Staatsbahnlinien	3 074 493 „
Almelo-Salzberger Bahn	113 617 „
Strecke Gronau-Grenze	2 455 „
Lüttich-Limburger Bahn	251 892 „
Niederländische Süd-Ostbahn	275 380 „

Die Ergebnisse aus dem Güterverkehr waren in 1884 im allgemeinen noch weniger befriedigend als in 1883, hauptsächlich zufolge der Schlaffheit des Handels. Insbesondere war dies merkbar im Verkehr des südlichen Netzes mit Deutschland und auf der Lüttich-Limburger Bahn. Während die Einnahme aus dem Güterverkehre sich im Binnenverkehre der Niederländischen Bahnen um 137 939 fl. und die Einnahme aus dem direkten Verkehr mit Belgien und Frankreich sich um 76 000 fl. vermehrte, betrug die Einnahme aus dem Verkehr des südlichen Netzes mit Deutschland 48 000 fl. und auf der Lüttich-Limburger Bahn 38 000 fl. weniger als in 1883.

Die Einnahmen aus dem Güterverkehr betrugen in 1884 auf den nördlichen Staatsbahnlinien 18 136 fl., auf den südlichen

Staatsbahnlinien 61 384 fl. und auf der Niederländischen Süd-Ostbahn 98 765 fl. mehr als in 1883, während sich die Einnahmen auf der Almelo-Salzberger Bahn um 1 649 fl., auf der Strecke Gronau-Grenze um 372 fl. und auf der Lüttich-Limburger Bahn um 38 000 fl. verminderten.

Im ganzen wurden befördert 3 476 880 t Güter gegen 2 557 660 t in 1883

Von den Gesammteinnahmen aus dem Güterverkehr entfallen auf die

nördlichen Staatsbahnlinien	1 230 657 fl.
südlichen Staatsbahnlinien	2 966 633 „
Almelo-Salzberger Bahn	183 340 „
Strecke Gronau-Grenze	10 656 „
Lüttich-Limburger Bahn	688 933 „
Niederländische Süd-Ostbahn	225 614 „

Im Binnenverkehre betrugen die Einnahmen 1 765 644 fl. und im direkten und Transitverkehre 3 540 189 fl. gegen resp. 1 635 460 fl. und 3 532 107 fl. in 1883. Pro Tonne wurden 1,54[5] fl. vereinnahmt gegen 1,51[6] fl. in 1883 und pro Tonnenkilometer 0,02[03] fl. gegen 0,02[01] fl. in 1883.

Der Viehverkehr erfuhr in 1884 einen Rückgang durch den Mangel an Schaftransporten aus Deutschland transit den Niederlanden und durch die geringere Ausfuhr von Pferden nach Frankreich. Die Einnahme aus diesem Verkehr verminderte sich um 16 000 fl. Auf den Staatsbahnen verminderten sich diese Einnahmen um 19 833 fl. = 6,16 pCt., auf der Almelo-Salzberger Bahn um 5 260 fl. = 39,64 pCt. und auf der Lüttich-Limburger Bahn um 2 619 fl. = 7,86 pCt. Auf der Niederländischen Süd-Ostbahn betrugen die Einnahmen aus diesem Verkehr 11 340 fl. mehr als in 1884.

Im ganzen wurden 17 791 Wagenladungen Vieh abgefertigt.

(Schluss folgt.)

Aus dem Deutschen Reich.

Ausschuss der Verkehrs-Interessenten.

Der Ausschuss der Verkehrs-Interessenten der Deutschen Eisenbahnen berieth am 5. d. M. eine Reihe von wichtigen Tariffragen, so über die Bestimmungen zu § 50 des Betriebsreglements. Mineralsäuren, wenn anders als in Glas- oder Thonballons verpackt, sollen in jedem Gewicht nach dem wirklichen Gewicht berechnet werden. Der „Berliner Aktionär“ berichtet über diese Berathungen folgendes: Der bisherige Sperrigkeitszuschlag soll auch ferner bestehen bleiben. Unverändert bleibt die bisherige Fassung, betreffend den Versand von Bäumen und Gesträuchen. Zinkvitriol soll nach Spezialtarif I versetzt werden. Ein Antrag auf Deklassifizirung von Retorten wurde abgelehnt; gleiches Schicksal traf den Antrag auf Versetzung von Soda in den Spezialtarif II. Ein weiterer Antrag auf Deklassifizirung von Mohrrüben wurde mit unwesentlichem Zusatze angenommen. Der Antrag auf anderweite Fassung des Ausdrucks Säureharze wurde zurückgezogen, auch die Versetzung der Thrangruppe in Spezialtarif III abgelehnt. In Bezug auf Rohphosphate wurde Antrag 1: Aufnahme in das Verzeichniss der bedeckungsbedürftigen Güter, abgelehnt; ein weiterer Antrag 2 betraf: Phosphoritmehl, das in dem Verzeichnisse zu streichen und demzufolge hinter 58 zu setzen sei: Mineralphosphate, gemahlen (Phosphoritmehl). Die Anträge, getrocknete Malzträber und Rohdachpappe unter die deckungsbedürftigen Artikel aufzunehmen, wurden angenommen. In Bezug auf Frachtzahlungen bei Viehsendungen wurde beschlossen, die Zusatzbestimmung zu § 43 des Betriebsreglements: „Die Vorauszahlungsfracht kann beansprucht, auch Nachnahmebelastung abgelehnt werden“, zu streichen. Der kurz vor Schluss der Sitzung eingebrachte Antrag auf deklaratorischen Beschluss: Möllons (eine Art fabricirter Bausteine) nach einer näher beschriebenen Weise der Bearbeitung zu den Sätzen des Spezialtarifs III für zulässig zu erklären, wurde vertagt. Die nächste Sitzung wird am 8. Oktober d. J. in Köln stattfinden.

Preussische Staatsbahnen.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten hat durch Cirkularerlass die Eisenbahn-Betriebsämter darauf aufmerksam gemacht, dass nach § 53 des Bahnpolizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands vom 4. Januar 1875 mit Rücksicht auf die Sicherheit des Betriebes und die Sicherheit der Personen an denjenigen Tagen, an welchen ein besonders lebhafter Personenverkehr stattfindet, wie z. B. an Feiertagen, bei Extrazügen, bei besonderen festlichen Gelegenheiten etc. von den Eisenbahn-Betriebsämtern eine Abschliessung der Perrons auf den Bahnhöfen angeordnet werden kann, in welchem Falle dann nur denjenigen Personen, welche ein gültiges Fahrbillet vorzeigen können, oder welche mit den Zügen ankommen, gestattet ist, den Personenperron zu betreten. Der Herr Minister hat die Eisenbahn-Betriebsämter aufgefordert, in gegebenen Fällen von dieser Bestimmung Gebrauch zu machen, und dies dann zur Information des Publikums in geeigneter Weise vorher bekannt zu machen.

Bezirkseisenbahnrath Köln.

Nach der „Köln. Ztg.“ fasste der Bezirkseisenbahnrath in seiner Sitzung vom 3. Juni gemäss den Anträgen dieses Ausschusses folgende Beschlüsse: I. Ablehnung des vom berg- und hüttenmännischen Verein im Lahn- und Dillgebiet gestellten Antrags auf Aufhebung der Ausnahmetarife für die Beförderung von Eisenerzen in Extrazügen im Verkehr von den Niederländischen und Belgischen Seehafenstationen nach Stationen des Ruhrreviers. Der Antrag war mit dem Hinweise auf die Schädigung des einheimischen Erzbergbaues durch die Einfuhr Spanischer Erze begründet, aber mit der Erwägung bekämpft worden, dass die Einfuhr durch die Aufhebung der Ausnahmetarife nicht würde verhindert werden, da alsdann die Erze auf dem Wasserwege bezogen werden würden. Während die Vertheidiger des Antrages weiter der Ansicht Ausdruck gaben, dass ausländisches Erzeugniss überhaupt nicht billiger befördert werden dürfe, als einheimisches, und dass die fraglichen Ausnahmetarife nur einer gewissen Gruppe der Eisenerzeuger zu statten kämen, wurde von den Gegnern betont, dass das einfachste Mittel zur Unterstützung des darniederliegenden Eisenerzbergbaues an der Lahn, Dill und Sieg die Ermässigung der Eisenerzfrachten nach dem Niederrhein wäre. — Auch der Antrag II, betreffend die von der Hamburger Aktiengesellschaft für Farbholzfabrikate gewünschte Tarifermässigung für Farbholz- und Gerbstoffextrakte, sowie für zerkleinerte Farbhölzer und Gerbhölzer von Hamburg nach dem Rhein wurde abgelehnt, weil ein Bedürfniss der heimischen Handels- und Gewerbethätigkeit dazu nicht anerkannt wurde. Die Fracht von Hamburg betrüge nach Elberfeld für Extrakte 24,80 ℳ für 1 000 kg in Wagenladungsklasse B, die von Havre bis dahin 45,40 ℳ und auf dem wenig benutzten Wasserwege ungefähr ebenso viel, wie die Eisenbahnfracht von Hamburg. Die von der Hamburger Gesellschaft in ihrer Bedeutung unterschätzten Rheinischen Farbholzmühlen bezögen vortheilhafter Hölzer in Blöcken als in verkleinertem Zustande. In letzterem würde nur ein kleiner Theil des 6 bis 7 000 t für das Jahr betragenden Farbholzbedarfs von Rheinland-Westfalen gedeckt. — Zu Antrag III: Einführung eines Ausnahmetarifs für bearbeitete Steine im Verkehr von den Eifelstationen, wurde beschlossen, sich in Anerkennung der wirthschaftlichen Verhältnisse der Eifel für die Wiedereinführung des früheren Ausnahmetarifs zu Gunsten der Eifelbahn-Stationen auf etwa 10 Jahre zu erklären. Von den Steinbruchbesitzern am Rhein, zu Königswinter, Brohl, Andernach, Niedermendig u. s. w. war gegen die Gewährung der beantragten Frachtermässigung Einspruch erhoben, derselbe aber im Hinblick auf den Nothstand der Eifel zurückgewiesen worden. — Punkt IV der Tagesordnung betraf die Frage der Einführung ermässigter Ausnahmetarife für Holz im Verkehr von Nord- und Mitteldeutschen Stationen nach Belgien und Holland. Es sollte geprüft werden, ob gegenüber den von Süddeutschen Bahnen gewährten Frachtbegünstigungen für Holzausfuhr nach Belgien und Holland über die Französische Ostbahn für das Nord- und Mitteldeutsche Holz ähnliche Vergünstigungen bewilligt werden sollten. Der Eisenbahnrath erklärte, dass z. Z. ein erhebliches Interesse für solche Ermässigungen nicht vorhanden, da einestheils von Süddeutschland hauptsächlich nur weiches Schnittholz zur Ausfuhr gelangte, während von Rheinland-Westfalen hauptsächlich Grubenhölzer und harte Hölzer ausgeführt würden, und da anderentheils auch die in Kraft befindlichen Sätze vermöge der günstigeren geographischen Lage genügten, um mit Süddeutschland den Wettbewerb bestehen zu können. — V. wurde gegenüber einer Vorlage der Eisenbahnverwaltung auf Einführung normal berechneter Kohlenfrachtsätze im Verkehr von den Stationen des Ruhr- und Wurmgebiets nach Hannoverschen Stationen die Erhöhung der bestehenden Tarife für die Stationen Hassbergen und Osnabrück rechtsrheinisch (Georgs-Marienhütte und Osnabrücker Stahlwerke) nicht gutgeheissen, für die Stationen der Linie Osnabrück-Oldenburg aber nicht beanstandet. — VI. wurde der Antrag des Ober-Amtmanns Thon in Kassel, dass für die leer zurückgehenden Cisternenwagen für Spiritus eine Fracht in derselben Höhe wie für leer zurückgehende Spiritusfässer erhoben werde, abgelehnt. — Aufgeschoben wurde der Antrag Dittmar-Mainz auf Einführung der Ladescheine und dem Ausschuss zur Vorberathung überwiesen der Antrag Wolff-M.-Gladbach, die für die Ausfuhr bestimmten Stückgüter mit Frachtermässigung zu befördern.

Hafenbahn zu Ueckermünde.

Am 15. d. Mts. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Berlin die Hafenbahn zu Ueckermünde für den Güterverkehr eröffnet worden.

Iserlohn-Hemer.

Am 15. d. Mts. ist im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld die 8,2 km lange Bahnstrecke Iserlohn-Hemer, welche die Verbindung zwischen den Bahnstrecken Letmathe-Iserlohn und Fröndenberg-Hemer herstellt, mit den Stationen Iserlohn-Ostbahnhof und Westig für den Verkehr eröffnet worden.

Altona-Kaltenkirchen.

Die Aktionäre werden zu einer Generalversammlung auf den 4. Juli einberufen. Auf der Tagesordnung stehen u. a.: Bericht und Antrag, betreffend die Beschaffung von Geldmitteln zwecks Vermehrung der Betriebsmittel und Weiterführung der Bahn.

Weimar-Gera.

In der Generalversammlung waren 29 Aktionäre mit 6 627 Aktien und 347 Stimmen vertreten. Geschäftsbericht und Bilanz wurden genehmigt, die Dividende für die Prioritätsaktien auf 2⅙ pCt. festgesetzt, auch Decharge ertheilt. Auf Antrag der Verwaltung wurde beschlossen, die bis zum 1. Juni 1883 erstreckt gewesene Frist für die Einlösung der Dividendenscheine No. 2—8 der Prioritäts-Stammaktien, betreffend die 6½ Betriebsjahre vom 1. Juli 1876 bis Ende 1882, bis auf weiteres mit der Massgabe zu verlängern, dass volle Serien nach wie vor mit 4 *M.* bezahlt und von jetzt ab auch einzelne Scheine angenommen und je mit 0,5 *M.* vergütet werden. Punkt 5 der Tagesordnung, betreffend die Aenderung des Statuts infolge des Reichsgesetzes vom 18. Juli 1884, wurde einstimmig gutgeheissen. Aus diesen Aenderungen ist hervorzuheben: 1. Neben dem seither bereits vorgeschriebenen Reservefonds ist die Errichtung eines gesetzlichen Reservefonds geboten. Die Zinsen der Bestände des letzteren werden bei den Betriebseinnahmen verrechnet. 2. Dividenden, welche binnen vier Jahren nach dem Fälligkeitstermin nicht erhoben worden sind, verfallen zu Gunsten der Gesellschaft, dürfen aber je nach Beschluss des Aufsichtsrathes der Pensions- und Unterstützungskasse überwiesen werden. 3. Die Generalversammlung kann alljährlich aus ihrer Mitte einen Aktionär zur Prüfung der Bilanz, bevor dieselbe der Generalversammlung zur Genehmigung vorgelegt wird, bestellen. 4. Das Stimmrecht der Stammaktionäre und der Prioritäts-Stammaktionäre in den Generalversammlungen ist gleich und gewährt der Besitz von 5 Aktien eine Stimme. Kein Aktionär darf mehr als 100 Stimmen für sich und in Vertretung anderer führen.

Tilsit-Insterburger Eisenbahn.

Es wird darauf aufmerksam gemacht, dass die Frist, innerhalb welcher die Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien der Tilsit-Insterburger Bahn gegen Konsols bei der Königlichen Eisenbahn-Hauptkasse zu Bromberg umgetauscht werden können, mit Ende dieses Monats abläuft.

Angermünde-Schwedt.

Die Generalversammlung beschloss, pro 1884 auf die Stammprioritäten 1⅓ pCt. zu vertheilen.

Mecklenburgische Südbahn.

Ueber die am 5. cr. abgehaltene Generalversammlung geht uns noch folgende Mittheilung zu: In der Generalversammlung wurde der Geschäftsbericht vorgelegt, welcher konstatirt, dass die 116,1 km lange Bahn baulich im wesentlichen fertiggestellt, der Anschluss an die Nachbarbahnen durch Verträge geregelt, der Verkehr für Güter am 20. Januar, für Personen am 28. Januar d. J. eröffnet ist. Da die Bahn innerhalb des Grossherzogthums Mecklenburg-Schwerin um 0,8 km länger geworden ist als ursprünglich projektirt war, erhöht sich die Landeshilfe um 8 000 *M.*, und um ebensoviel der Betrag der dafür dem Lande zu gebenden Aktien Lit. B. Demgemäss ist das Aktienkapital von 6 000 000 *M.* um 8 000 *M.* zu vermehren. Zu der bezüglichen Statutenänderung war die Vertretung von ¾ aller Aktien erforderlich, aber nicht vorhanden, indem nur 5 966 Aktien vertreten waren. Aus dieser Veranlassung ist eine neue Generalversammlung erforderlich. Aus dem Aufsichtsrath scheiden durch das Loos aus die Herren Bankdirektor Schinckel-Hamburg, Bürgermeister Brückner-Neubrandenburg, Gutsbesitzer von Ohlendorff auf Gresse zu Hamburg. Es wurde beschlossen, dass die Neuwahl bis zur nächsten Generalversammlung ausgesetzt werden soll und die genannten Herren bis dahin weiter fungiren. Als Gesellschaftsvorstand wird vom 1. Juli d. J. der Bürgermeister Peeck-Parchim eintreten.

Sekundärbahn Hoya-Ahlhorn.

Das seit längerer Zeit bestehende grössere Komitee, welches den Bau einer normalspurigen Sekundärbahn Hoya-Bassum-Ahlhorn in einer Länge von ca. 70 km anstrebt, hat sich kürzlich ergänzt und einen Ausschuss gewählt, an dessen Spitze der Landrath Meyer-Hoya steht; zum technischen Beirath wurde Baurath Hostmann-Hannover gewählt.

Da die Mittel zu den Vorarbeiten vorhanden sind, so soll mit Anfertigung derselben demnächst vorgegangen werden.

Crefelder Eisenbahn.

In der auf den 3. Juli einberufenen Generalversammlung soll auch über die Erhöhung des Aktienkapitals um 100 000 *M.* behufs Beschaffung von Betriebsmitteln, Erweiterung der Bahnanlagen etc. Beschluss gefasst werden.

Hessische Ludwigsbahn.

Der „Berl. Act." giebt eine Darstellung über die bekannten Tarifverhandlungen, aus welchen zu entnehmen ist, dass die Verhandlungen über die Instradirung des von der Hessischen Ludwigsbahn bisher in Anspruch genommenen Güterverkehrs gegenwärtig im wesentlichen zwischen den betheiligten Regierungen gepflogen werden und nunmehr ihrem Abschlusse entgegen gehen. „Es wäre dadurch bei der befreundeten Stellung der Bundesregierungen zu einander möglich geworden, die Verhandlungen von gewissen formalen Schwierigkeiten zu entkleiden, den wechselseitigen Interessen allseitig die gebührende Beachtung zu sichern, und von Preussischer Seite Konzessionen zu machen, welche die grosse Ueberlegenheit der Preussischen Eisenbahnverwaltung mit gewissen Rücksichten in Einklang bringen, ohne wichtige Prinzipien zu verletzen." Zum Schluss heisst es in dem Artikel: „Die Direktion (der Hessischen Ludwigsbahn) wird erkennen, dass ihren Bahnen zwar nambafte Einnahmeausfälle (p. pt. 1 000 000 *M.*) bevorstehen, dass denselben aber auch auf der anderen Seite Einnahmen (p. pt. 1 250 000 *M.*) erhalten werden, welche ihnen hätten noch entzogen werden können. Voraussetzung ist dabei freilich immer wieder, dass allen in Frage kommenden Stellen die strikte Erfüllung der zu ertheilenden Instradirungsvorschriften zur besonderen Pflicht gemacht wird."

Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahngesellschaft.

In der No. 42 der Vereinszeitung vom 3. d. M. wurden Daten aus dem Geschäftsberichte pro 1883/84 abgedruckt als „Geschäftsbericht pro 1884". Wir machen darauf aufmerksam, dass den Abschlüssen der genannten Eisenbahngesellschaft nicht das Kalenderjahr, sondern das Rechnungsjahr zum Grunde liegt.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen. Zu dem vom Februar d. J. ab gültigen Adressen-Verzeichniss der Wagen-Verwaltungen ist der I. Nachtrag erschienen und von der geschäftsführenden Direktion vertheilt worden.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die dem Direktorium der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft unterstellte Strecke Rudelsdorf-Landskron als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei. Die Linie Rudelsdorf-Landskron ist 3,761 km lang und am 1. d. M. dem öffentlichen Verkehr übergeben worden.

Vom gleichen Tage ab führt die bisherige Station Rudelsdorf-Landskron die Bezeichnung Rudelsdorf.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3120 vom 8. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Antrag der Rumänischen Eisenbahn auf Abänderung der Bestimmungen in § 5 des Verschleppungs-Uebereinkommens (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3184 vom 10. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 13. d. Mts.).

No. 3223 vom 12. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Uebereinkommen zum Vereins-Betriebsreglement (abgesandt am 15. d. Mts.).

No. 3255 vom 14. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten der Statistik, betreffend Statistik über die Ergebnisse des Verkehrs auf kombinirbare Rundreisebillete (abgesandt am 15. d. Mts.).

Aus Italien.

Fortsetzung des offiziellen Berichtes über Eisenbahnbauten.

(Fortsetzung aus No. 45.)

Salerno-S. Severino. Die im Jahre 1883 angeordneten Untersuchungen sind am 1. Juli 1884 beendet worden und wurde die Vorlage des Projekts binnen kurzem erwartet.

Foggia-Lucera. Das Projekt, welches schon von der Provinz vorgelegt und nach den Grundsätzen der Linien 4. Klasse nach dem Gutachten des „Hohen Rathes" abgeändert ist, wurde von demselben im Oktober 1883 mit unbedeutenden Aenderungen genehmigt.

Foggia-Manfredonia, 35,5 km. Die Arbeiten sollten im Februar 1883 beendet sein, wurden aber von dem Unternehmer so lässig betrieben, dass nur wenig zum Termin fertig war. Nach Auflösung des Vertrages wurde die Arbeit in kleinen Regieschächten fortgesetzt, eine neue Ausschreibung vorgenommen und die Arbeiten im April 1884 von neuem vergeben. Jetzt werden die Arbeiten vorschriftsmässig gefördert.

Candela-Fiumara d'Atella. Durch Verzögerung durch die geringe Leistungsfähigkeit des Unternehmers wurde die beabsichtigte Betriebseröffnung der Anfangsstrecke Candela-Ponte S. Venere bis zum 1. März 1884 behindert. 1883 wurde das Projekt für die zweite und die letzte Strecke vorgelegt. Für

die Anschlusslinie von Atella nach Eboli-Potenza wurde auf Grund des Berichtes der niedergesetzten technischen Kommission die Trace auf der östlichen Seite des Vulturo über Melfi, Rionero, Atella und Avigliano gewählt und die Gesellschaft der südlichen Bahnen mit den speziellen Vorarbeiten der Reststrecke der Linie beauftragt.

Ponte Santa Venere-Avellino. Die Gesellschaft der südlichen Bahnen wurde beauftragt, Untersuchungen über die verschiedenen konkurrirenden Varianten anzustellen, welche von den interessirten anliegenden Gemeinden in Vorschlag gebracht worden sind.

Ponte Santa Venere-Gioja. Ein spezielles Projekt steht binnen kurzem definitiv zu erwarten. Für die Strecken Rocchetta-Melfi-Rapolla (23 km) und Altamura-Gioja (93 km) sind die Projekte im März 1884 vorgelegt worden.

Solmona-Isernia-Campobasso. Die Untersuchungen wurden im Jahre 1883 begonnen. Für die Strecke Solmona-Isernia ist das Projekt im Grossen und Ganzen festgestellt und das definitive Projekt der Strecke Campo di Giove-Palena, 6,6 km, mit dem Appenninentunnel von Maielle 3607 m lang, vorgelegt. Da indess von den interessirten Adjazenten verschiedene Varianten für den Anschluss an die Linie Rom-Solmona vorgeschlagen wurden, so sind umfassende Erhebungen hinsichtlich der hier zu wählenden definitiven Trace angeordnet. Auch für die Strecke von Isernia nach Campobasso konkurriren zwei Tracen miteinander, besonders mit Rücksicht auf den Anschluss an die Linie Benevent-Campobasso.

Fiumara d'ettella zum Anschluss an die Linie Eboli-Potenza. Nachdem die Trace festgestellt ist, ist die Gesellschaft der südlichen Bahnen mit der Anfertigung der speziellen Vorarbeiten beauftragt worden.

Zollino-Gallipoli, 34,9 km. Die Arbeiten der beiden Strecken Zollino-Soleto-Gallatone sind beinahe fertig, der Bau der beiden anderen, Galatone-Alezio-Gallopoli, geht nach einigen Störungen rüstig vorwärts, so dass die Arbeiten Ende 1884 beendet werden. Nach Genehmigung des Projektes für die Abzweigung nach dem Hafen von Gallipoli wird jetzt an der Ausschreibung für diese Strecke gearbeitet. (Fortsetz. folgt.)

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LVI.

Heute, am 30. Mai 1885, ist Decoration-Day; dieser Tag entspricht dem Johannistage z. B. in Leipzig und dem Allerseelentage in katholischen Ländern. Erst seit 17 Jahren existirt er und wurde geschaffen, das Andenken der gefallenen „Nordstaatlichen“ zu ehren. Es verallgemeinerte sich der Brauch, und man schmückt jetzt auch die Gräber anderer Verstorbener.

Vor zwei Jahren fand am Gräberschmückungstage jenes entsetzliche Unglück auf der grossen Brooklyn-Brücke statt. Taschendiebe verursachten ein Gedränge und in demselben wurden Viele erdrückt, denn die Brücke war voll von aus den auf Long-Island liegenden Friedhöfen Zurückkehrenden.

Doch nicht allein auf die Friedhöfe strömt die Bevölkerung am Decorations-Day, auch ganz gewöhnliche Ausflüge werden unternommen, ja, von diesem Tage ab beginnt eigentlich die Saison der Excursions. So machen heute zum ersten Male in diesem Jahre alle Coney-Island-Boote ihre Fahrten, so eilt ein Zug von 10—14 Riesenwaggons nach dem anderen vor meinen Fenstern schwer beladen auf der Hudson River and Central Railroad hinaus in das Freie; die Waggons kehren bald leer zurück, gerade wie in jeder Stadt Europas an Sonntagen, um Abends die Ausflügler in umgekehrter Ordnung wieder hereinzubringen, wenn es nämlich dort eine Bahn und genug Einwohner gibt.

Hier in den Vereinigten Staaten ist dies ein seltenes Schauspiel, denn Sonntags verkehren ungemein wenig Züge; ein während der Wochentage an das Geschäft gebundener Mensch hat wenig Auswahl unter den Zügen, verzichtet deshalb lieber auf Exkursionen per Eisenbahn. Ist doch die Muckerei bereits so weit gegangen, eine Lebensversicherungspolice als erloschen zu erklären, weil der Betreffende des Sonntags auf der Eisenbahn verunglückte! Ich weiss nicht, wie der Prozess endigte, ob die Erben das Geld noch erhielten; in den Neuengland-Staaten, wo der Fall spielte, ist alles möglich.

Eine grosse mächtige Partei, hauptsächlich die alten Puritanerfamilien und ihr Anhang, trieft völlig vor Frömmigkeit, verbietet jegliches Sonntagsvergnügen, aber auch an Wochentagen, z. B. in Maine, absolut jeden Ausschank geistiger Getränke, hält jedoch, wie erwiesen, reichliche Quantitäten von Schnaps zum stillen Haustrunke im eigenen Keller, oder wetteifert mit dem verkommensten Chinesen im Genusse von Opium.

Diese Heuchler sind es, welche dem armen Manne kein Sonntagsvergnügen gönnen; natürlich ziehen sich die besseren Klassen soviel wie möglich zurück, sie haben ja Rücksichten zu nehmen, könnten vielleicht die Kundschaft verlieren u. s. w.

Daher kommt es, dass es des Sonntags so ungemüthlich auf Dampfbooten und Eisenbahnen wird: Diejenigen Elemente, welche bei uns in Deutschland gewaltig mit eingreifen, wenn das Rüpelthum Skandal machen will, sind hier an Sonntagen zu schwach vertreten, der „loafer“ gewinnt nur zu bald die Oberhand. Je mehr Skandal, desto mehr Wasser auf die Mühle der Temperenzler und Mucker, desto grösser wieder die Hetze auf Wirthe, welche an Sonntagen Bier ausschenken.

Diese Verhältnisse schädigen die Interessen der Eisenbahn- und Dampfschiffgesellschaften schwer. Gerade den Bahnen würde ein regelmässiger sonntäglicher Personenverkehr, wie ich ihn heute aus meinen Fenstern sehe, sehr wohl thun! Stehen ja wieder Jammerartikel in den Blättern, dass man „weinen könnte“.

Uebrigens beginnt auch hier in Newyork City eine Partei rege zu werden, welche bereits Sonntagskonzerte im Centralparke durchsetzte und auch wissenschaftliche Museen des Sonntags öffnen will.

Die Pennsylvaniabahn hat ihre Personentarife, wenigstens für weitere Entfernungen, um etwa 25 pCt. herabgesetzt. Man ist jedoch der Ansicht, dass sie dabei nicht stehen bleiben könne: Die einen meinen, der Eisenbahnkrieg werde baldigst durch einen grossartigen Kompromiss geendigt werden, die anderen glauben, es müsse eine durchgängige Ermässigung der Tarife stattfinden. Ein Kompromiss würde natürlich nur die haarsträubenden Differentialtarife beseitigen, sonst meist alles beim alten lassen.

Ein Theil der Plattformen der Newyorker Hochbahnstationen duftet kräftig nach frischem Theer, womit sie vermuthlich alle reichlich eingesalbt werden. In der 3. Avenue, wo bereits viele gestrichen sind, riecht man bis weit hinauf ausschliesslich nur Theer.

Ich berichtete s. Z., dass die Gussstahlwelle des neuen Avisobootes „Delphin“ während der ersten Probefahrt gebrochen sei. Man gab es auf, eine zweite Welle aus Gussstahl zu fertigen und setzte eine schmiedeeiserne ein. Jene Gussstahlwelle war die erste, welche je in den Vereinigten Staaten für einen Schraubendampfer gemacht worden war.

Der Delphin hat nun 3 weitere Probefahrten zurückgelegt, die zweite und dritte fiel ungünstig aus, weil die Maschine noch nicht eingelaufen war; die vierte fand dieser Tage auf dem Sunde statt und ergab, gegen 16 Seemeilen pro Stunde, keinen Unfall. Doch hat das Unglücksschiff noch am Tage vorher den Havannah-Steamer „Cienfuegos“ an einem Dock, wo er in Reparatur lag, gerammt und ist dann selbst (aus Verzweiflung vermuthlich) auf ein Riff im East River gelaufen; zwei Schleppdampfer brachten ihn bald wieder in tiefes Wasser, der Boden scheint nicht beschädigt zu sein, denn die vierte offizielle Probefahrt fand anstandslos statt. So berichtet der „Newyork Herald“.

Der Erbauer ist der bekannte Konstrukteur Roach. Ein hiesiges Witzblatt brachte folgendes: Der Marineminister sagt zu Roach, ehe er (Roach) nicht mit dem „Delphin“ die Probefahrt gemacht habe, werde kein Cent für das Schiff gezahlt werden.

Roach antwortet: Mein Leben ist dem Vaterlande zu kostbar, behaltet das Schiff, handelt ab, soviel Ihr wollt. Roach war jedoch bei allen Probefahrten auf der Kommandantenbrücke.

Seeoffiziere sollen sich sehr scharf gegen die Linien der neuen Kriegsschiffe (deren erstes der „Delphin“ ist) ausgesprochen haben. Uncle Sam schafft sich nämlich eine neue Kriegsflotte an.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Betrieb.

Mit dem 1. Juli d. Js. werden die zur Zeit zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Harburg gehörenden Bahnhofsanlagen zu Hamburg nebst der Strecke von Hamburg bis zur Brücke über die Süderelbe bei Harburg — ausschliesslich dieser Brücke — dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona zugetheilt und dem von dieser ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Hamburg unterstellt werden. Demgemäss gehen vom genannten Tage ab die auf die Verwaltung und den Betrieb der bezeichneten Strecke, sowie des Hannoverschen Bahnhofes und der auf der Insel Wilhelmsburg gelegenen Anschlussgleise des Petroleumhafens bezüglichen Geschäfte auf die letzterwähnten Behörden über und sind betreffende Anträge, Mittheilungen und Beschwerden an das Königliche Eisen-

bahn-Betriebsamt zu Hamburg bezw., soweit die Zuständigkeit der höheren Instanz in Frage kommt, an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona zu richten.

Die vor dem 1. Juni bei dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Harburg bezw. der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover bereits anhängigen Geschäftssachen werden von diesen Behörden erledigt, soweit sie nicht in den geeigneten Fällen unter Benachrichtigung der Antragsteller an die genannten Behörden zu Hamburg und Altona abgegeben werden.

Hannover, den 13. Juni 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.
gez.: v. Schmerfeld.

Altona, den 13. Juni 1885. (1275)
Königliche Eisenbahn-Direktion.
gez.: Krahn.

II. Güterverkehr.

Aachen-Jülicher Eisenbahn. Am 1. August d. J. tritt ein neuer Tarif für die Beförderung von Gütern im Lokalverkehr in Kraft, welcher verschiedene Aenderungen der reglementarischen Bestimmungen und der Neben-Gebührensätze, sowie einzelne ganz neue Tarifsätze für die Beförderung von Gütern auf Verbindungsbahnen enthält.

Auskunft ertheilt unser Centralbüreau hier.

Aachen, den 14. Juni 1885. (1276)
Die Direktion.

Am 1. Juli d. J. tritt eine neue Ausgabe des Tarifs für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im Lokalverkehr auf den unter unserer Verwaltung stehenden Eisenbahnen in Kraft, welche jedoch wesentliche Abweichungen gegenüber den bisherigen — gleichzeitig zur Aufhebung gelangenden — Bestimmungen und Transportpreisen nicht aufweist.

Exemplare sind bei den betreffenden Güterexpeditionen zum Preise von 20 ₰ pro Stück zu haben.

Köln, den 12. Juni 1885. (1277)
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Grossh. Badische Staatseisenbahnen. Mit Gültigkeit vom 15. Juni l. J. gelangt der 9. Nachtrag zum Badisch-Württembergischen Gütertarif zur Einführung. Derselbe enthält neben Berichtigungen und Ergänzungen Ausnahmefrachtsätze für Roheisen und Petroleum. Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen, durch welche der Nachtrag unentgeltlich zu beziehen ist.

Karlsruhe, den 12. Juni 1885. (1278)
Generaldirektion.

Mit dem 15. Juni 1885 treten für den Verkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg, der Marienburg-Mlawkaer und Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover, der Hoya-Eystruper, Unter-Elbeschen und Warstein-Lippstadter Eisenbahn andererseits, sowie für den Verkehr zwischen Stationen des Bezirks Bromberg und der Ostpreussischen Südbahn einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen andererseits zwei neue Tarife in Kraft.

Durch diese Tarife werden die in dem Hanseatisch-Ostdeutschen Verband-Gütertarife nebst Nachträgen vom 1. Juli 1883, den Staatsbahn-Gütertarifen Hannover-bezw. Oldenburg-Bromberg und Breslau nebst Nachträgen vom 1. Juni 1882, dem Ostwestdeutschen Verband-Gütertarife nebst Nachträgen vom 1. Mai 1883 bestehenden direkten Verkehrsbeziehungen insoweit aufgehoben, als die neuen Tarife bezügliche Relationen enthalten.

Der z. Zt. innerhalb des Tarifs Oldenburg-Bromberg vom 1. Juni 1882 bestehende direkte Verkehr zwischen den Stationen der Marienburg-Mlawkaer Bahn einerseits und Stationen der Oldenburgischen Staatsbahnen andererseits wird mit dem 31. Juli 1885 ausser Kraft gesetzt.

Die durch die neuen Tarife herbeigeführten Erhöhungen, welche neben den zahlreichen Ermässigungen vorkommen, treten erst mit dem 1. August 1885 in Kraft.

Bromberg, den 13. Juni 1885. (1279 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Für die Beförderung von Steinkohlen, Braunkohlen, Kohlen und Briquets im Verkehre von Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld, Köln (rechtsrheinisch) und Köln (linksrheinisch), sowie der Aachen-Jülicher und der Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn nach Stationen der Dänischen Staatseisenbahnen in Jütland und Fühnen, sowie der Seeländischen Staatseisenbahnen tritt mit dem 1. Juli 1885 ein Ausnahmetarif in Kraft, durch welchen der Ausnahmetarif vom 1. Mai 1881 im Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbande zur Aufhebung kommt.

Soweit durch den Wegfall der Gruppen V und VI Erhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Sätze noch bis zum 1. August 1885 in Geltung.

Nähere Auskunft ertheilen die bezüglichen Güterexpeditionen, auch können Exemplare des Tarifs durch unser Tarifbüreau hier zum Preise von 10 ₰ bezogen werden.

Altona, den 15. Juni 1885. (1280)
Namens der Verwaltungen des Deutsch-Dänischen Eisenbahn-Verbandes:
Königliche Eisenbahndirektion.

Lokal-Güterverkehr. Die für den Verkehr zwischen Hamburg einerseits und Ost- und Westpreussischen Häfen andererseits für die Bahnstrecke Hamburg-Lübeck bestehenden Ausnahmefrachtsätze für Holz der Spezialtarife II und III in Mengen von 5 000 kg von 0,35 ℳ bezw. 0,26 ℳ pro 100 kg werden zum 1. August d. J. aufgehoben.

Lübeck, den 15. Juni 1885. (1281)
Die Direktion der Lübeck-Büchener Eisenbahn-Gesellschaft.

Mit dem 15. Juli d. J. wird die Station Landsberg a/W. des Eisenbahn-Direktionsbezirks Bromberg in die Ausnahmetarife 4 und 5 (Eisen und Maschinen) des Galizisch-Norddeutschen bezw. Galizisch-Niederländischen Eisenbahnverbandes einbezogen.

Die betreffenden Frachtsätze sind auf den Verbandstationen zu erfahren.

Breslau, den 11. Juni 1885. (1282)
Namens der Verband-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Im Staatsbahn-Güterverkehr **Bromberg-Berlin** treten für Dresden-Friedrichstadt und Mochbern bezw. für Grajewo und Prostken sowie für den Transitverkehr nach den Grenzübergangsstationen Alexandrowo, Eydtkuhnen, Wirballen, Illowo, Mlawa, Grajewo und Prostken einige Tarifänderungen ein, welche bei den Verbandstationen zu erfahren sind.

Soweit dieselben Ermässigungen enthalten, treten solche am 15. Juni cr. ein. Die Erhöhungen dagegen treten erst am 27. Juli cr. in Kraft.

Bromberg, den 9. Juni 1885. (1283 J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Am 15. Juni d. J. treten in Kraft:

a) zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Bromberg einschliesslich der Ostpreussischen Süd- und Marienburg-Mlawkaer Eisenbahn vom 1. Mai 1885 der Nachtrag I,

b) zum Staatsbahn-Gütertarif Elberfeld-Berlin vom 1. Mai 1885 der Nachtrag III,

c) zu den Staatsbahn-Gütertarifen Elberfeld-Magdeburg und Braunschweig vom 1. April 1883 je der Nachtrag VI.

Die Nachträge enthalten u. a. gleichmässig Entfernungen bezw. Frachtsätze für die in die Verkehre einbezogenen Stationen Iserlohn (Ostbahnhof) und Westig des Direktionsbezirks Elberfeld, einzelne derselben auch theilweise niedrigere Entfernungen für die Station Iserlohn des Direktionsbezirks Elberfeld und Ausnahmefrachtsätze für Eisen (Roh-) u. s. w. von der Haltestelle Brachbach des Direktionsbezirks Elberfeld. Durch den Nachtrag zum Tarif mit der Braunschweigischen Eisenbahn sind ferner die Stationen Altendorf, Borgholz, Halden, Oberbredenscheid, Schee und Sprockhövel des Direktionsbezirks Elberfeld in den Verkehr einbezogen.

Die Nachträge sind bei den Güterexpeditionen der Verbandsverwaltungen käuflich zu haben.

Elberfeld, den 12. Juni 1885. (1284)
Namens der Verbands-Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Grossh. Badische Staatsbahnen. Für Petroleumsendungen, welche in Mannheim nach Westschweizerischen Stationen zur Auflieferung gelangen, wird am 15. Juni d. J. für die Strecke Mannheim-Basel B. B. ein ermässigter Ausnahmefrachtsatz eingeführt, welcher auch auf die bis Basel in Cisternenwagen zur Beförderung gelangenden Petroleumsendungen nach der Westschweiz Anwendung findet.

Nähere Auskunft ertheilen die Stationen in Mannheim und Basel.

Karlsruhe, den 12. Juni 1885. (1285)
Generaldirektion.

Am 1. Juli d. J. treten in Kraft:

1. Heft 2 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs Theil II,

2. Nachtrag I zu Heft 1 des Sächsisch-Oesterreichischen Verbandstarifs Theil II,

3. Nachtrag II zu Theil II des Sächsisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbandstarifs.

Diese Drucksachen enthalten zumeist Ermässigungen und nur in einzelnen Fällen geringfügige Erhöhungen, welche letztere jedoch erst mit 1. August d. J. Gültigkeit erlangen.

Für die Station Auperschin der Aussig-Teplitzer Eisenbahn gelten die jetzigen Sätze der Ausnahmetarife 5a, 10a und 10b bis 1. September d. J., dann scheidet diese Station aus dem Verbandsverkehre aus. Für die Stationen Bilin und Brüx (A. T. E.) und Bilin (E. P. P. K.) bleiben die jetzigen Frachtsätze nach den Stationen Döbeln, Freiberg, Grimma (oberer und unterer Bahnhof), Leisnig und Nossen endlich noch bis zum 1. September d. J. in Kraft, von diesem Tage ab stehen letztere Stationen nur noch in direkten Verkehrsbeziehungen mit Bilin und Brüx (P. D. E.).

Dresden, am 13. Juni 1885. (1286)
Königliche General-Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Frh. von Biedermann.

Crefelder Eisenbahn. Mit dem 1. Juli cr. tritt der Nachtrag VII zu unserem Lokal-Gütertarif Theil II vom 1. November 1881 in Kraft. Derselbe enthält Abänderung der speziellen Tarifvorschriften bezüglich des Ausnahmetarifs III. Die Sätze dieses Tarifs werden vom obengedachten Zeitpunkte ab, auch bei Beförderung von Strassenbaumaterial, als Kies, Basalt und Pflastersteinen, ferner von Thon, Formerde resp. Formsand und Ziegelsteinen Anwendung finden.

Crefeld, im Juni 1885. (1287)

Die Direktion.

Am 1. Juli 1885 tritt der Nachtrag V zu Heft 1 und der Nachtrag IV zu Heft 2 und 3 des Rheinisch-Westösterreichisch-Ungarischen Verbands-Gütertarifs vom 1. Oktober 1883 in Kraft, enthaltend: Frachtsätze für Roheisen im Verkehre mit Dillenburg; anderweite, theils ermässigte, theils erhöhte Frachtsätze für Aussig; Frachtsätze für Kokes im Verkehr mit Thalheim; ermässigte bezw. neue Frachtsätze für Graphit im Verkehr mit Budweis und Marein; Ausdehnung des Ausnahmetarifs für Erze auf verschiedene Stationen; ermässigte Frachtsätze für Kohlen und Kokes im Verkehr mit einigen Tyroler Stationen und Berichtigungen.

Soweit Frachterhöhungen eintreten, bleiben die bisherigen Frachtsätze noch bis zum 15. August c. in Kraft.

Exemplare der qu. Nachträge sind bei den Verbands-Güterexpeditionen sowie in unserem hiesigen Geschäftslokale zu haben.

Köln, 12. Juni 1885. (1288)

Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Am 15. Juni d. Js. gelangen im **Süddeutschen Verbandsverkehre mit Oesterreich-Ungarn** für Tabak, roh, d. i. Tabakblätter unverarbeitet, und Tabakschrot nachstehende Frachtsätze in Francs pro 100 km zur Einführung: von **Budapest** (Station der Südbahngesellschaft, Station der Oesterreichisch-Ungarischen Staatsbahnen, Station Josefstadt, Donauufer-Frachtenbahnhof und Kelenföld der Kgl. Ungarischen Staatsbahnen) nach **Basel** (Baden und Schweiz)

a) bei Aufgabe von mindestens 5 000 kg pro Wagen und Frachtbrief . . . . 7,79 Frcs.

b) bei Aufgabe von mindestens 10 000 kg pro Wagen und Frachtbrief . . . . 7,50 „

München, den 9. Juni 1885. (1289)

Generaldirektion der K. B. Verkehrsanstalten Betriebsabtheilung.

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag VIII zum Oesterreichischen Verbandtarife Theil II Heft 1 dd. 1. August 1883 in Kraft.

Derselbe enthält geänderte Frachtsätze für die Wiener und Prager Bahnhöfe und für Nussdorf transit, und werden die im Haupttarife und in dessen Nachträgen für die gleichen Relationen enthaltenen Frachtsätze aufgehoben.

Ferner tritt mit 1. Juli l. J. der Nachtrag IV zum Seehafen-Ausnahmetarif Theil II Heft 2 für den Deutsch-Oesterreichisch-Ungarischen Seehafen-Verband, Verkehr mit Oesterreich in Kraft, durch welchen die Station Prag (Smichow) der Prag-Duxer Bahn in den Tarif einbezogen wird.

Exemplare sind bei den betheiligten Bahnverwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirektion in Wien, I. Pestalozzigasse 8, zu beziehen. (1290 RM)

Privilegirte Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft. Mit 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag IV zu Theil I der allgemeinen Tarifbestimmungen der Oesterreichisch-Ungarischen Eisenbahnen in Kraft. Dieser Nachtrag enthält Einrechnung und Erhebung von Zollabfertigungsgebühren im Verkehre von und durch Deutschland.

Exemplare dieses Nachtrags können bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich auch bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, bezogen werden. (1291 RM)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Wolle aller Art und Wollabfälle; Harze, gemeine Brauerharz, Kolofonium, gereinigtes Fichtenharz (Galipot), Harzwische (Harzschlacken); Soda, Sodaasche (Sodaash) Chlorkalk, Bleicherde, Bleichpulver treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz nach	bei Aufgabe von 5 000 kg	—10000 kg pro Frachtbrief und Wagen
	M.	M.
Granica	1,85	1,67
Von Dresden-Elbkai nach		
Granica	2,24	2,02

Die Frachtsätze für Laube Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 13. Juni 1885. (1292)

Die Betriebsdirektion.

K. K. priv. Oesterr. Nordwestbahn und K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Vierzehn Tage nach erfolgter Publikation im Centralblatte, treten unter den daselbst angegebenen Bedingungen nachstehende Refaktie-Frachtsätze für Holz, Europäisches etc., mit der Bestimmung für Dresden Neustadt in Kraft:

Von Würbenthal nach Tetschen Oe. N. W. B. u. Bodenbach Oe.-U. St. E. B. 1,16 M.

von Freudenthal nach Tetschen Oe. N. W. B. u. Bodenbach Oe.-U. St. E. B. 1,14 M.

pro 100 kg.

Wien, am 12. Juni 1885. (1293)

Die Betriebsdirektion.

Der neue Tarif für den Kohlenverkehr von hierseitigen Stationen nach Stationen der Südbahn etc. via Aussig-Wien vom 15. Juni l. J. tritt wegen nothwendiger Umarbeitung nicht in Kraft.

Teplitz, im Juni 1885. (1294)

Die Direktion der K. K. priv. Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft, im Namen der betheiligten Verwaltungen.

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Vom 1. August cr. werden die Preise der sechswöchentlichen Saisonbillets von Berlin nach Eisenach, Wutha, Fröttstädt, Arnstadt, Ilmenau, Schwarza, Rudolstadt, Georgenthal, Ohrdruf und Immelborn bezw. Salzungen in III. Wagenklasse um geringe Beträge erhöht.

Vom gleichen Tage ab darf die Rückfahrt auf Grund der vorstehenden Billets nur noch von der Bestimmungsstation, auf welche das Billet lautet, oder von einer auf der Route des Billets vorgelegenen, d. h. vor der Bestimmungsstation gelegenen Zwischenstation aus angetreten werden.

Erfurt, den 12. Juni 1885. (1295)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

IV. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Eisenbahn-Direktionsbezirk Altona. Für die diesjährigen Ausloosungen der Prioritätsobligationen der Altona-Kieler Eisenbahngesellschaft I., II., III. und IV. Emission ist Termin auf Donnerstag, den 2. Juli cr., Nachmittags 1 Uhr, im hiesigen Bahnhofsgebäude anberaumt worden.

Den Inhabern von Prioritätsobligationen ist der Zutritt gestattet.

Altona, den 13. Juni 1885. (1296)

Königliche Eisenbahndirektion.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Die ordentliche Generalversammlung vom 29. Mai 1885 hat beschlossen, dass der am 1. Juli 1885 fällige

Aktienkoupon mit 4 fl. Oe. W.

einzulösen ist.

Die Zahlung wird bei unserer Hauptkassa in Wien (II., Nordwestbahnhof) geleistet.

Die fälligen Aktienkoupons sind mit Konsignationen, welche nebst den arithmetisch geordneten Nummern die Unterschrift und den Wohnort des Einreichers zu enthalten haben, bei unserer Liquidatur, II., Nordwestbahnhof, vom 1. Juli 1885 ab einzureichen, woselbst Konsignationsblankette unentgeltlich verabfolgt werden.

Ferner wird bekannt gemacht, dass die noch cirkulirenden Interimsscheine auf Obligationen der Emission 1875 und 1879 über Wunsch der Besitzer bei unserer Hauptkassa baar eingelöst werden.

Wien, im Juni 1885. (1297)

Vom Verwaltungsrathe.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn Die ordentliche Generalversammlung vom 1. Juni 1885 hat beschlossen, dass die am 1. Juli 1885 fälligen Koupons der Stammaktien mit 3,30 fl. Oe. W. pro Stück und

jene der Aktien Lit. B. mit 7 fl. Oe. W. pro Stück

einzulösen sind.

Die Zahlung wird bei unserer Hauptkassa in Wien (II., Nordwestbahnhof) geleistet.

Die fälligen Aktienkoupons sind mit Konsignationen, welche nebst den arithmetisch geordneten Nummern die Unterschrift und den Wohnort des Einreichers zu enthalten haben, bei unserer Liquidatur, II., Nordwestbahnhof, vom 1. Juli 1885 ab einzureichen, woselbst Konsignationsblankette unentgeltlich verabfolgt werden.

Wien, im Juni 1885. (1298)

Vom Verwaltungrathe.

V. Submissionen.

Die Lieferung eines Looses unseres Bedarfs an Drucksachen soll im Wege der Submission verdungen werden.

Das Verzeichniss der Drucksachen und die Lieferungsbedingungen liegen in unserem Sekreriate, Fürstenstrasse No. 1/10, Zimmer 3, zur Einsicht aus, können von demselben auch gegen portofreie Einsendung von 75 ₰ bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Drucksachen“ bis zum Termine am

Sonnabend, den 27. Juni d. J., Vormittags 10 Uhr

verschlossen und portofrei an das oben bezeichnete Büreau einzusenden.

Magdeburg, den 13. Juni 1885. (1299)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Flaggen

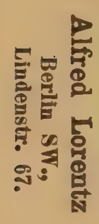
für Behörde und Private liefert
Fahnen-Manufactur
Franz Reinecke, Hannover.

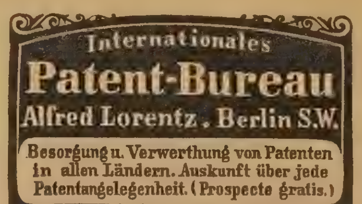
W. Lentze in Einbeck

(Provinz Hannover),
Asphalt-Dachpappen- und Holzcement-Fabrik.
Ausführung von *einfachen und doppellagigen*
Pappbedachungen, Holzcement-Dächern.
Asphaltirung von Fußböden aller Art. Isolirung von Fundamenten. Ueberklebungen und Reparaturen alter Pappdächer
unter langjähriger Garantie.
Materialien billigst.
Broschüren, Detailzeichnungen, Kostenanschläge, Anleitung zur Ausführung. Zeugnisse etc. gratis und franco.



fertigt als Specialität in jeder Grösse und bester Ausführung
Otto Kötter, Barmen.





A. Warmuth

Kaiserlich Russischer Hofspediteur
BERLIN
übernimmt grosse und kleine Transporte jeder Art zu festen Sätzen nach allen Orten der Erde.

FELTEN & GUILLEAUME

Mülheim a. Rhein bei Cöln.

Drahtzieherei, Drahtseilerei,



Verzinkerei, Telegraphen-kabel-Fabrik.

Zaundraht (Fencing Wire)
geglüht, geölt oder verzinkt.
Alleinige Fabrikation auf dem Kontinent und Export des in allen Ländern patentirten
Stahl-Stachelzaundrahts.



(Patent Steel Barb Fencing.)

Wetterfeste waschbare Maueranstrichfarben.

Deutsches Reichs- Patent Nr. 16094.
Schöner dauerhafter Façadenanstrich.
Kosten p. □Mtr. 8–10 ₰. Probekistchen ℳ 2. 50 ₰.
Prospekte und Musterkarten gratis.
Gg. J. Altheimer, Farbenfabrik, München.
Tüchtige, solide Vertreter werden überall angestellt.

Maschinen-Fabrik Esslingen

in Esslingen (Württemberg).
Fabrikation von Eisenbahn- und Trambahn-Material
in allen Grössen und Spurweiten.
Locomobilen, Dampfmaschinen, Dampfpumpen, Wassermotoren,
überhaupt alle maschinellen Einrichtungen für
Brauereien, Papierfabriken, Mühlen, Webereien, Spinnereien etc.
Kühl- u. Eismaschinen nach Ammoniak-Compressions-System
Patent Ofenbrück
Dampfkessel aller Art, insbesondere System **Tenbrink.**
Apparate zum Reinigen von Speisewasser Patent Stollwerck
für neue und alte Kessel-Anlagen.
Eiserne Brücken, Dachconstructionen.
Maschinen-, Bau- und Ornamentguss.

Elektrotechnische Fabrik Rheydt

liefert

Scharnweber-Lampen

kleine elektrische Bogenlampen von 300 Normal-Kerzen.

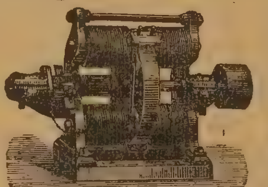
Die Lampen brennen in Parallelschaltungen vollständig unabhängig nebeneinander und auch mit Glühlampen und Bogenlampen jeden Systems zusammen.

Preis 100 Mark inclus. Alabasterglocke, Schutzrohr und Bekrönung.

Neu! Wiederverkäufern grossen Rabatt. **Neu!**

S. Schuckert, Nürnberg.

Fabrik Dynamo-elektr. Maschinen, elektr. Lampen und Apparate.
Ausführung elektr. Beleuchtungs-Einrichtungen in jeder Art und in jedem Umfang.



- Fahrbare Beleuchtungseinrichtung.
- Elektr. Locomotiv-Beleuchtung.
- Elektr. Beleuchtung von Fluss- und Seeschiffen.
- Elektr. Kraftübertragung.
- Elektrische Eisenbahnen.
- Einrichtung galvanoplastischer Anstalten.
- Einrichtungen zur Reingewinnung von Metallen.

Ueber 1400 Dynamomaschinen System Schuckert mit mehr als 3000 Bogenlampen System Piette-Krizik und ca. 20000 Glühlampen bereits in Betrieb.

Referenzen erster deutscher u. ausländischer Firmen stehen zu Diensten.

Preislisten, Verzeichnisse ausgeführter Anlagen, generelle Kostenanschläge und Betriebskostenberechnungen auf Wunsch gratis.

General-Vertretung: Alexander Wacker in Leipzig.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 47. 1885.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 32.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.

Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 20. Juni 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 18. Juni 1885.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Exkursion des Vereins für Eisenbahnkunde zur Besichtigung der Gebirgsbahn Blankenburg-Tanne.

Am 13. und 14. d. Mts. veranstaltete der Verein für Eisenbahnkunde in Berlin eine grössere Exkursion nach dem Harze zur Besichtigung der in Ausführung begriffenen Bahnlinie Blankenburg-Rübeland-Tanne, welche von der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahngesellschaft unter Leitung des Herrn Eisenbahndirektors A. Schneider zur Zeit gebaut wird. Der Verein wurde von dem genannten Bauleiter in Halberstadt begrüsst, mittelst Extrazuges nach Blankenburg befördert und dort von den Mitgliedern des Verwaltungsrathes und ersten Beamten Blankenburgs in festlicher Weise empfangen und begrüsst. Nach Befahrung des in der Nähe von Blankenburg fertiggestellten Theiles der neuen Zahnradstrecke wurde der weiter in Bau begriffene Theil der Linie bis zum ersten grossen Tunnel begangen und dann in Rübeland das Mittagessen im Gasthof zur grünen Tanne eingenommen. Bei demselben wurde von dem Mitgliede des Verwaltungsrathes, Herrn Justizrath Otto aus Blankenburg, in warmen Worten ein Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und von dem ausführenden Dirigenten der Bahn sowie von den beiden Vorsitzenden des Vereins bezügliche Toaste ausgebracht, an welche sich weitere heitere Trinksprüche anschlossen, welche Zeugniss von der frohen Stimmung der Theilnehmer gaben. Der Abend wurde dann in Blankenburg in geselliger Weise im Garten des Kiefernadel-Bades (Thewes) zugebracht. Tags darauf setzte man die Reise per Wagen nach Treseburg fort, von wo ein Spaziergang durch das herrliche Bodethal nach Thale ausgeführt wurde.

Bei dem dort stattfindenden gemüthlichen Mittagsessen wurde auch des anwesenden Präsidenten der Königlichen Eisenbahndirektion Magdeburg in dankbar anerkennender Weise gedacht. Vor der Rückfahrt nach Berlin beging der Verein noch einen Akt der Pietät, indem er einen Kranz auf das Grab des verstorbenen Geh. Oberbaurath Koch, welcher seiner Zeit stellvertretender Vorsitzender des Vereins war, niederlegte. Wir glauben im Sinne aller bei der Exkursion Betheiligten es aussprechen zu dürfen, dass der, zudem von dem prachtvollsten Wetter begünstigte, Ausflug ein in jeder Beziehung gelungener war, und den Theilnehmern stets in froher Erinnerung bleiben wird.

Bei dem grossen Interesse, welches die Bahnlinie nicht nur für den lokalen Zweck, dem sie zu dienen hat, sondern wegen des zur Anwendung gebrachten neuen Prinzips auch für die Allgemeinheit bietet, wollen wir im nachstehenden ausführlicher über die technischen Verhältnisse der besichtigten Bahn referiren.

Die im Bau befindliche Eisenbahn Blankenburg-Tanne ist eine der normalspurigen Sekundärbahnen, welche bestimmt sind, die bisher der Eisenbahnverbindung entbehrenden Gebirgsgegenden an das grosse Verkehrsnetz anzuschliessen und bietet insofern ein hervorragendes Interesse, als hier zum ersten Mal für eine gleichzeitig dem Personen- und Güterverkehr dienende Bahn die Abt'sche Zahnstange zur Anwendung kommt und zwar abwechselnd mit Strecken von geringerer Steigung, auf welchen der gewöhnliche Betrieb stattfindet. Auch ist die weiter unten beschriebene Maschine derartig konstruirt, dass sie sowohl als einfache Adhäsionsmaschine als auch gleichzeitig durch Reibung und Zahneingriff wirken kann.

Die Linie führt von Blankenburg über Hüttenrode und Rübeland nach Elbingrode und Tanne, sie hat eine Gesammtlänge von 27 km. Die Strecken ohne Zahnstange, 21,2 km, haben als stärkste Steigung $^1/_{40}$, die mit Zahnstange, 5,8 km, 1 : 16,5, und zwar kommen 10 Zahnstangenstrecken vor, deren Länge von 202 bis 1 450 m beträgt.

Die Linie benutzt, von Blankenburg ausgehend, zunächst die schon vorhandene Anschlussbahn der in der Nähe der Stadt befindlichen Hochöfen und zweigt kurz vor denselben mit einer 250 m langen Adhäsionsstrecke ab, welche horizontal beginnt, dann mit 1 : 100 und 1 : 83 steigt. Hieran schliesst sich die erste fertiggestellte Zahnradstrecke, auf welcher dem Verein die Fahrversuche vorgeführt wurden.

Als wichtigste Ergebnisse dieser Versuchsfahrten sind hervorzuheben:

dass die dreiachsigen Personenwagen gewöhnlicher Konstruktion mit 6,4 m Radstand, in denen die Mitglieder des Vereins von Berlin bis Blankenburg gefahren waren, ohne Schwierigkeit und vollkommen sicher die Zahnradstrecke passiren konnten;

dass die neue kombinirte Adhäsions- und Zahnradmaschine den aus 8 Personenwagen — nämlich aus 5 für die Zahnradbahn gebauten Personenwagen und den 3 vorgedachten Berliner Personenwagen gewöhnlicher Konstruktion — bestehenden Zug auf der fertiggestellten Strecke ohne jeden Anstand befördern konnte.

Aus diesen Thatsachen geht hervor, dass die neue kombinirte Adhäsions- und Zahnradstrecke Blankenburg-Tanne ein Glied des allgemeinen Bahnnetzes werden wird, während die bisher ausgeführten Zahnradbahnen nur als Transportmittel für Vergnügungsreisende oder als Industriebahnen ausgeführt sind.

Es können also sowohl gewöhnliche Betriebsmittel, Personen- und Güterwagen auf der Strecke Blankenburg-Tanne, wie auch umgekehrt die Betriebsmittel dieser Linie auf gewöhnlichen Bahnen verkehren. Die Bahn schmiegt sich in ihrer Trace den Abhängen des Gebirges möglichst an und es liegen zwischen den beiden Endpunkten, wie oben bereits erwähnt, zehn Zahnstangenstrecken von verschiedener Länge. Für die Zahnstangenstrecke sind im allgemeinen Kurvenradien von 300 bis 240 m festgehalten. In den Adhäsionsstrecken finden sich Radien von 500 bis 180 m vor, letztere jedoch nur bei Durchführung der Bahn durch Rübeland.

Die nächste von Bahnhof Blankenburg aus erreichte Station Bast liegt bei km 2,3 bereits 93 m über dem Anfangspunkt der Linie. Durch die Ausbildung derselben als Kopfstation hat sich eine billige Ausführung dieser Strecke ergeben. Die Linie geht dann zwischen dem Staufenberg und dem Eichenberg auf den Bielstein zu und durchbricht unter demselben die Wasserscheide nach dem „Braunen Sumpfthal“ mit Benutzung eines vorhandenen alten Stollens, welcher erweitert und ausgebaut wird. Dieser Tunnel hat eine Länge von 480 m und endigt an der neuen Strasse von Blankenburg nach Rübeland. Von hier folgt die Linie dem „Braunen Sumpfthal“ und erreicht am Auslauf desselben bei km 6 den Bahnhof Hüttenrode, 247 m über dem Anfangspunkt der Linie, in dessen Nähe zahlreiche Eisensteingruben liegen, und kurz nach Verlassen desselben den höchsten Punkt der Wasserscheide zwischen dem Braunen Sumpfthal und dem Bodethal mit der Ordinate 420,14 m. Die Linie senkt sich dann nach dem Bodethal, durchbricht einen Felsvorsprung mit einem 190 m langen Tunnel, welcher am Geburtstage des Reichskanzlers durchgeschlagen wurde und daher mit Zustimmung des Fürsten den Namen Bismarcktunnel erhielt und erreicht bei Rübeland die Thalsohle des Bodethales mit der Ordinate 378,3 m. Die Linie folgt von hier aus diesem Thale aufwärts und hat ihren höchsten Punkt hinter dem Bahnhofe Elbingerode mit der Ordinate 503,50 m.

Der Oberbau ist ein kräftiger, ähnlich dem der Preussischen Vollbahnen, mit 130 mm hohen Stahlschienen und kräftigen Winkellaschen auf eisernen Querschwellen (Vautherin) und Befestigung mit Krampen und Keilen, wie sie im Bezirk der Königlichen Direktion Elberfeld in grossem Umfange zur Anwendung gelangt ist. Die Zahnstange ist abweichend von der gewöhnlichen Riggenbach'schen Konstruktion hergestellt, sie besteht aus drei hochkantig in geringem Abstand nebeneinander gestellten Stahl-Flachschienen, in welche die Zähne eingefräst sind. Zur Erzielung eines möglichst sanften Ganges sind die Zähne der drei Flachschienen gleichmässig gegeneinander versetzt und die eingreifenden Zahnräder der Maschinen gleichfalls mit drei entsprechenden versetzten nebeneinander stehenden Zahnreihen versehen. Die Zahnstangen ruhen in flussstählernen Stühlen, welche in der Mitte der Querschwellen ähnlich wie die gewöhnlichen Schienen mit Vautherin-Keil und Krampen aufgesattelt sind. Die Stösse der drei Zahnstangen sind gleichmässig gegeneinander versetzt. Der Meter Zahnstange kostet in fertiger Arbeit 21 *M*.

Die Lokomotive ist eine schwere vierachsige Tenderlokomotive nach System Abt mit zwei äusseren und zwei inneren Dampfcylindern; die äusseren treiben die drei vorderen unter dem Langkessel gelegenen gekuppelten Achsen in gewöhnlicher Weise ohne Radübersetzung, die vierte Achse ist eine radial verstellbare Laufachse unter dem Führerstand, die beiden zwischen den äusseren Cylindern gelegenen inneren Dampfcylinder dienen mittelst Zahnradübersetzung zum Antrieb zweier hintereinander belegenen gekuppelten Zahnräder, welche in die Zahnstange eingreifen. Beide Cylinderpaare arbeiten völlig unabhängig von einander; die äusseren sind immer in Thätigkeit, sowohl auf der Adhäsionsbahn als auf der Zahnradbahn, die inneren nur auf der letzteren und stehen auf der Adhäsionsbahn still. Die Zahnräder brauchen daher nur den erforderlichen Ueberschuss an Zugkraft zu leisten, welcher von den sechs gekuppelten Adhäsionsrädern wegen unzureichender Reibung auf den Schienen nicht mehr geleistet werden kann. Der Einlauf in die Zahnstange am Anfang der Zahnradstrecke erfolgt dadurch selbstthätig, dass das Anfangsstück der Zahnstange um ein Scharnier drehbar auf Federn gelagert ist und die Theilung der Zähne auf diesem Stück noniusartig endet, so dass auf dem ersten Stück der Zahnstange der Eingriff unbedingt erfolgen muss. Die Maschine wiegt dienstfähig ca. 55 t und der grösste Raddruck der Vorderachse auf die Schienen beträgt rot. 7 t. Für die Thalfahrt sind ähnlich wie bei den bisher gebräuchlichen Zahnradbahnen die bewährten Riggenbach'schen Luftbremsen beibehalten und der grösseren Sicherheit wegen doppelt angebracht worden. Die Wagen haben ebenfalls Zahnradbremsen, welche von Hand bedient werden. Da bei den grössten Steigungen von 1 : 16,5 (beim Rigi-Vitznau 1 : 4) nicht jeder Wagen eine Bremse zu haben braucht, so können auch gewöhnliche Güter- und Personenwagen ohne Zahnradbremse eingeschaltet werden. Bei der dem Verein auf der etwa 300 m langen fertigen Zahnradstrecke vorgeführten Versuchsfahrt hielt die Luftbremse der Maschine allein den aus acht Personenwagen bestehenden Zug auf dem Gefälle 1 : 16,5 wiederholt an, als unter Anwendung derselben die Thalfahrt ausgeführt wurde, die Einfahrt und Ausfahrt der Maschine in die Zahnstange geschah ohne Schwierigkeiten.

Das in Anwendung gebrachte System der kombinirten Adhäsions- und Zahnradmaschine muss als ein kühner Griff betrachtet werden und dem Herrn Direktor Schneider der Halberstadt-Blankenburger Bahn muss es hoch angerechnet werden, dass er den Muth gehabt hat, eine sonst noch unerprobte Konstruktion einer Eisenbahn zur Ausführung zu bringen und dadurch der Bevölkerung des Gebirgslandes die Segnungen des Eisenbahnverkehrs näher zu rücken. Die auf und in den Bergen wohnende Industrie würde bei dauerndem Mangel des Eisenbahnanschlusses schliesslich genöthigt werden die alte Heimstätte aufzugeben, um in den Thälern den nicht länger entbehrlichen Eisenbahnanschluss zu suchen, die Technik wird sie bei ihren Wünschen in Zukunft nicht mehr im Stich lassen, wenn sie gleich der Industrie der Ebene den Wunsch nach Anschluss an das Schienennetz hegt. Wir zweifeln nicht, dass nach Eröffnung des Betriebes und nach weiteren Erfahrungen der kühne Leiter des Baues und sein Werk die Anregung zur ausgedehnteren Verwendung des hier zum erstenmale versuchten Prinzips für die Entwickelung der Sekundärbahnen im Gebirge geben werden.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement. – Das neue Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement ist allseitig in Vollzug gesetzt worden.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die dem Königlichen Eisenbahn-Betriebs-Amte Altena — Bezirk der Königlichen Eisenbahn-Direktion zu Elberfeld — unterstellte Strecke Iserlohn-Hemer als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei. Die am 15. d. Mts. für den Personen-, Güter-, Gepäck- und Privat-Depeschenverkehr eröffnete Linie Iserlohn-Hemer ist 8,2 km lang und wird nach Massgabe der Bahnordnung für Deutsche Eisenbahnen untergeordneter Bedeutung betrieben.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3242 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3258 vom 14. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Verzeichniss der Lieferfristverlängerungen (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3264 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Vereinskarten-Kommission, betreffend Widerspruch der Direktion der Westholsteinischen Eisenbahn-Gesellschaft gegen den von der K. K. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen gestellten Antrag auf Abänderung des § 2 No. 1 Abs. 4 des Vereinskarten-Reglements (abgesandt am 16. d. Mts.).

No. 3287 vom 16. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für das Vereins-Statut, betreffend Antrag der Centralverwaltung für Sekundärbahnen (Herrmann Bachstein) auf Aufnahme in den Verein (abgesandt am 16. d. Mts.).

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Novelle zur Gewerbeordnung und die Eisenbahnen.

Diese eine rückschrittliche Tendenz verfolgende Novelle ist in der Oesterreichischen Reichshälfte am 11. d. Mts. in Wirksamkeit getreten. Die Frage, ob dieselbe auch auf die gewerblichen Nebenbeschäftigungen der Eisenbahnen, wie z. B Reparaturwerkstätten, Imprägniranstalten, Gaserzeugungen etc. Anwendung finde, ist eine vielbestrittene. Aus dem Wortlaute der bisher bestandenen und durch die Novelle nur modifizirten Gewerbeordnung wäre deren Nichtanwendung auf Eisenbahnen zu deduziren. Für den gegentheiligen Fall aber müssten im Interesse der Sicherheit und der Kontinuität des Betriebes den Eisenbahnen mehrere Erleichterungen gewährt werden. So würde vor allem die vorgeschriebene Sonntagsruhe nicht soviel eingehalten und für deren doch so oft nothwendige Unterbrechung im Bahndienste nicht stets die behördliche Bewilligung eingeholt werden können. Dieselbe Erwägung gilt auch für den, nebenbei bemerkt, noch sehr problematischen Normal-Arbeitstag, indem bei den Bahnen im allgemeinen eine kürzere, und zwar nur eine zehnstündige Tagesarbeit mit einer Stunde Ruhepause üblich ist, es aber doch häufig genug vorkommen kann, dass eine längere

Arbeitsdauer durch die Forderung des ungestörten Bahnbetriebes bedingt ist. Rücksichtlich dieser und einiger anderen, übrigens unwesentlichen Bedenken, welche sich der Anwendung der Gewerbeordnungs-Novelle auf die Eisenbahnen entgegenstellen, ist auch nicht zu übersehen, dass die Befreiung von den Anordnungen der Novelle bei politischen Behörden angesucht werden müsste, welche in der Regel für die Bedürfnisse der Eisenbahnen nur wenig Verständniss haben. Es wäre daher zu wünschen, dass die bezüglichen Erleichterungen vom Handelsministerium im Verordnungswege bald erlassen würden.

Bestellung der Bahnavisi durch die K. K. Post.

Infolge einer mit sechzehn Eisenbahnverwaltungen und der Generaldirektion der Dampfschifffahrts-Gesellschaft getroffenen Vereinbarung wird die Bestellung der Bezugschein-Avisi und Dispositionsnoten, ferner der Avisi über eingegangene Nachnahmen und der Avisi über Plus- und Minusmängel an Adressaten in den den Bahnstationen, beziehungsweise Agentien nächstgelegenen Postorten und in Orten der dazu gehörigen Landbriefträger-Rayons vom 1. Juli 1885 angefangen durch die Post besorgt werden, und zwar hat die Aufgabe und Bestellung der Avisi etc. gegen Empfangsbestätigung, die Aufgabe und Bestellung der letztangeführten Avisi dagegen unter den für gewöhnliche Briefpostsendungen vorgeschriebenen Modalitäten zu geschehen. Alle Avisi und Noten sind offen, jedoch zusammengelegt, adressirt und mit einer 3 Kreuzer-Briefmarke frankirt aufzugeben. Eine Rekommandationsgebühr kommt nicht in Anwendung.

Die Rechnungsabschlüsse der Ungarischen Staatsbahnen.

Es betrugen die Gesammteinnahmen 27,159 Millionen Gulden, wovon 26,797 Millionen Gulden auf Transporteinnahmen und 0,362 Millionen Gulden auf diverse Einnahmen entfallen; dagegen belaufen sich die Gesammtausgaben auf 18,269 Millionen, und zwar die allgemeine Verwaltung auf 517 532 fl., die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung auf 6 278 001 fl., der Verkehrs- und kommerzielle Dienst auf 5 717 168 fl., der Zugs- und Werkstättendienst auf 5 170 849 fl., die Materialverwaltung auf 263 240 fl., diverse Auslagen auf 322 454 fl. Daraus resultirt ein Betriebsüberschuss von 8 890 515 fl. gegen 9 211 034 fl. im Vorjahre. Zieht man die Betriebsergebnisse der am 1. Januar 1884 verstaatlichten Ersten Siebenbürger und der Donau-Draubahn in Betracht, so beziffert sich der vorjährige Ueberschuss auf 9 478 942 fl. Aus der Vergleichung der angeführten Daten ergibt sich, dass die Einnahmen gegen das Vorjahr höher sind, dass aber infolge der Steigerung der Ausgaben das Gesammtresultat ungünstiger ausfiel. Der Betriebsüberschuss ist um 6,2 pCt. geringer als im Vorjahre, trotzdem die Transporteinnahmen um 9,38 pCt. gestiegen sind; die Ausgaben waren eben um 17,5 pCt. höher. Im Staatsvoranschlage waren die Einnahmen mit 25 Millionen, die Ausgaben mit 14,5 Millionen und die Ueberschüsse mit 10,5 Millionen Gulden präliminirt. Dazu muss jedoch auch die für die Donau-Drau- und Erste Siebenbürger Eisenbahn präliminirte Subvention, beziehungsweise der nach Verstaatlichung derselben modifizirte Voranschlag in Betracht gezogen werden. Danach betrug der gesammte Voranschlag 27,129 Millionen Gulden an Einnahmen, 16,042 Millionen an Ausgaben und 11,086 Millionen an Ueberschuss. Angesichts dieses Voranschlages zeigen die faktischen Ergebnisse einen um 2,226 Millionen geringeren Ueberschuss. Dieses ungünstige Resultat ist in erster Linie darauf zurückzuführen, dass insbesondere auf der Strecke Neu-Szöny-Bruck die Bahnerhaltungs- und Adaptirungsarbeiten in sehr grossem Massstabe nothwendig waren, damit dieselbe den Anforderungen des gesteigerten Verkehres genügen könne. Ferner erfuhren die Ausgaben dadurch eine Steigerung, dass infolge der Verstaatlichung im Personal vielfache Transferirungen und Abfertigungen sich ergaben. Endlich erheischte die Steigerung des Verkehrs ausserordentliche Opfer für Verkehrsmittel.

Generalversammlung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen.

Die in Budapest am 24. August stattfindende Generalversammlung des genannten Vereins, deren Berathungen drei Tage dauern werden, wird im Abgeordnetenhause tagen. Ausser vielfachen Festlichkeiten in Pest selbst werden die Mitglieder nach Schluss der Generalversammlung Ausflüge nach Belgrad, Turn-Severin und Mehadia machen.

Begriff der böslichen Handlungsweise mit Rücksicht auf § 68 Schlussalinea des Betriebsreglements.

Laut der Entscheidung des Oesterreichischen Obersten Gerichtshofes vom 21. Oktober 1884 ist die Ausfolgung einer Waare statt an den Destinatar an einen unberechtigten Dritten als eine in so hohem Grade leichtsinnige und die einfachsten Grundsätze des Frachtgeschäftes verletzende Handlungsweise anzusehen, dass bei Bestimmung des Ersatzbetrages der § 68 Schlussalinea des Betriebsreglements in Anwendung zu kommen hat. Dieser Entscheidung liegen folgende Motive zu Grunde: Zur Beantwortung der Frage, in welchem Sinne der Ausdruck „bösliche Handlungsweise" auszulegen sei, muss bei dem Umstande, als dieser Ausdruck nur in dem Allgemeinen Handels-Gesetzbuch Art. 396 und 427 vorkommt, auf die diesem Gesetze zu Grunde liegenden Berathungsprotokolle der Nürnberger Konferenz Bedacht genommen werden und aus diesen Protokollen (S. 4780, 5112—5115, 5123) ist zu entnehmen, dass unter dem Ausdrucke „bösliche Handlungsweise" das zu verstehen sei, was nach der gemeinrechtlichen Auffassung dolus und lata culpa bedeutet, eine Auffassung, die auch mit den Grundsätzen des Oesterreichischen Bürgerl. Gesetzbuchs im Einklange steht, indem nach § 1324 Bürgerl. Gesetzbuchs der Beschädigte im Falle eines aus böser Absicht oder aus einer auffallenden Sorglosigkeit verursachten Schadens volle Genugthuung zu fordern berechtigt ist.

Eröffnung der Eisenbahn Metkovich-Mostar.

Diese neue Eisenbahnlinie, welche sowohl für das Dalmatinische Küstenland als für das Bosnische Okkupationsgebiet von grosser Bedeutung ist, wurde am 13. d. Mts. in feierlicher Weise dem Verkehre übergeben. Der neue, 40 km lange Schienenstrang, welcher Dalmatien mit der Hauptstadt der Herzegowina, Mostar, verbindet, wird ohne Zweifel auch nach Serajewo geführt werden, und nach den Aeusserungen, welche der oberste Chef der Okkupationsländer, Minister von Kallay, in Mostar gemacht hat, soll dieser Bahnbau der Ausgangspunkt für eine vielseitige verkehrspolitische Thätigkeit der Regierung in den okkupirten Ländern werden. Wer hätte je gedacht, schreibt die „N. Fr. Pr.", dass die Verbindung Bosniens und der Herzegowina mit dem Adriatischen Meer früher hergestellt sein werde, als das seit langem bestehende, schon traditionell gewordene Projekt der Linie von Serajewo zum Anschlusse an die Linie Mitrowitza-Salonichi? Die Eisenbahn Metkovich-Mostar-Serajewo, deren erster Theil nunmehr vollendet ist, wird nicht blos strategisch von Bedeutung sein, sie wird auch zweifellos in wirthschaftlicher Beziehung segensreich wirken, und zwar sowohl für die okkupirten Länder selbst, als für Dalmatien, das sein Hinterland eigentlich erst durch die Eisenbahn gewinnt. Die Linie Metkovich-Mostar ist schmalspurig angelegt und berührt ausser ihren Endpunkten namentlich noch die Orte Buna und Domanovic. Die Baukosten belasten die Finanzen Bosniens und der Herzegowina, an welche aus den gemeinsamen Aktiven ein Darlehen in der Höhe der wirklichen Baukosten bis zum Maximalbetrage von 1 700 000 fl. bewilligt wurde.

Konversion Ungarischer Eisenbahnprioritäten.

In den letzten Tagen, schreibt die „N. Fr. Pr.", sind die Gerüchte über die Konvertirung Ungarischer Eisenbahnprioritäten an der Wiener und Berliner Börse wieder aufgetaucht. Diese Angelegenheit ist schon wiederholt ventilirt worden, und sowohl die Ungarische Regierung, als einzelne Finanzgruppen haben dieselbe der juristischen Prüfung unterzogen. Rechtlich zulässig ist die Konversion bei Prioritätenemissionen im Gesammtbetrage von rund 100 Millionen, und zwar bei den Prioritäten der Fünfkirchen-Barcser Eisenbahn, der Kaschau-Oderberger Bahn (Lit. B. vom Jahre 1868, Oesterreichische Strecke vom Jahre 1879 und Ungarische Strecke vom Jahre 1879), der Siebenbürger Eisenbahn, der Theiss-Eisenbahn und der Ofen-Fünfkirchener Eisenbahn. Die Prioritätenemissionen repräsentiren einen Betrag, der für eine grosse Transaktion immerhin entsprechend wäre; indess könnte von einer einheitlichen Operation in keinem Falle die Rede sein, da die Verhältnisse bei den einzelnen Unternehmungen verschieden geartet sind. Dass einzelne dieser Anleihen in einem späteren Zeitpunkte konvertirt werden, ist, wenn die gegenwärtige Bewegung auf dem Anlagemarkte andauert, nicht unwahrscheinlich, obwohl bei der Mehrzahl der Ungarischen Eisenbahnen keine Kouponprozesse vorhanden sind und daher das Motiv für die Konversion nur in der Möglichkeit einer Zinsenersparniss gelegen wäre. Für den Augenblick ist die Sache noch kaum dringlich, da das Koursniveau der Prioritäten überhaupt sich nach dem Englisch-Russischen Zwischenfalle nicht in gleichem Masse mit den Rentenkoursen gehoben hat, und weil speziell von den Ungarischen Prioritäten nur ein Theil Kourse verzeichnet, welche eine Basis für die Konversion bieten könnten.

Generalversammlung der Kaschau-Oderberger Bahn.

Dieselbe wurde am 4. Juni l. J. abgehalten. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wurde Abstand genommen und dafür folgendes mitgetheilt: Die Auswechselung der alten Aktien wurde fortgesetzt, so dass nur mehr 29 Stück alte Kaschau-Oderberger Aktien im Verkehre sind, ebenso wurde die Ausgabe der neuen Koupons zu den Prioritätsobligationen ex 1868 fortgesetzt und es sind von diesen neuen Koupons auch nur mehr 225 Stück noch nicht verausgabt. Die Frage der rückständigen Einkommensteuer vom Jahre 1881 bis 1884 wurde bezüglich der Oesterreichischen Linie gelöst, und zwar wird dieser Steuernachtrag, welcher ca. 40 000 fl. beträgt, in die Betriebsrechnung des Jahres 1885 eingestellt werden. Der Personenverkehr erhöhte sich in diesem Jahre gegenüber dem Jahre 1883

um 8 pCt., der Frachtenverkehr um 4 pCt. Im Betriebsjahre 1884 wurden zusammen 1 750 366 t Frachten aufgegeben, somit um 14 pCt. mehr wie im Vorjahre.

Die sämmtlichen Einnahmen pro 1884 betrugen	4 558 460,15 fl.
Die Ausgaben betrugen	2 810 675,31 „
Somit war ein Reinerträgniss von	1 747 784,84 fl.

Interessant ist die Uebersicht der sich an die Kaschau-Oderberger Bahn anschliessenden Industriebahnen, deren Betrieb dieselbe übernommen hat, unter denselben ist die wichtigste die das Eigenthum des Erzherzog Albrecht bildende an die 4 km lange Gölniczthalbahn anschliessende Zahnrad-Bergbahn von Zsagarócz. Durch solche Betriebsverträge wird die Rentabilität der Kaschau-Oderberger Bahn sehr erhöht.

XIV. Generalversammlung der Arad-Temesvárer Eisenbahn am 8. Juni d. J.

Dem vorgetragenen Geschäftsberichte entnehmen wir folgendes:

Die Einnahmen betrugen im vorigen Jahre	313 076,20 fl.
Die Ausgaben betrugen	199 798,34 „
Das Betriebsergebniss stellte sich somit auf	113 277,86 fl.

Die Gesellschaft musste zur Deckung der Zinsen des Aktienkapitals und zur Tilgung der Prioritätsobligationen im Jahre 1884 die Regierungsgarantie in Höhe von 175 467,14 fl. in Anspruch nehmen. Es wurde noch bekannt gegeben, dass die Regierung den aus dem Baue resultirenden Saldo in die Betriebsrechnung pro 1883 aufzunehmen verlangt, wogegen die Gesellschaft rekurrirte, ohne dass darüber noch eine Erledigung erfolgt wäre.

Letzte Generalversammlung der Franz-Josefbahn am 10. Juni d. J.

Der Präsident eröffnete die Versammlung mit dem Bemerken, dass deren Einberufung im Interesse der Finalisirung der Liquidationsgeschäfte nothwendig erschien. Der Vicepräsident erstattete Bericht über den Stand der Liquidation. Da dem Verstaatlichungs-Uebereinkommen zufolge der Staat die Aktiven und Passiven der Gesellschaft in einer Art Universalsuccession übernommen, so gestaltete sich die Liquidation sehr einfach und beschränkte sich auf die Erfüllung der formellen Postulate des Handelsgesetzes. Nachdem die Convocation der Gläubiger erfolgt und die dreimonatliche Ediktalfrist mit 31. Mai d. J. abgelaufen ist, erscheint nunmehr die Loslösung der Gesellschaft von den schwebenden Geschäften auch formell vollzogen. Der Text der zum Umtausche gegen die Aktien der Gesellschaft bestimmten Eisenbahn-Schuldverschreibungen wurde bereits festgestellt, und es ist nun die Aufforderung zu dem Umtausche zu gewärtigen, welcher die Finalisirung der Liquidation der Gesellschaft bedeutet. Die Prioritätenkonversion kann heute als zum Abschlusse gebracht betrachtet werden, da nur mehr ein Nominalbetrag von 42 000 fl. unkonvertirter fünfprozentiger Prioritäten aushaftend ist, dessen Erlag zu Handen des Gerichts im Zuge ist. Da nach Vollführung des Umtausches der Aktien gegen Eisenbahn-Schuldverschreibungen die Einberufung einer Generalversammlung wegen des Mangels an Aktionären nicht thunlich wäre, so beantragen die Liquidatoren eine Statutenänderung in der Richtung, dass der zur Prüfung der Schlussrechnung zu wählende Revisionsausschuss zur Ertheilung des Absolutoriums an die Liquidatoren ermächtigt werde, dass ferner während der Dauer der Liquidation die Einberufung einer weiteren Generalversammlung nicht stattzufinden habe und die Liquidatoren über das Schlussergebniss der Liquidation den Aktionären durch die zur Publikation der Kundmachungen der Gesellschaft bestimmten öffentlichen Blätter Bericht erstatten. Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen. Der Präsident schloss hierauf die letzte Generalversammlung und nahm namens des Verwaltungsrathes von den Aktionären Abschied.

15. Generalversammlung der Vorarlberger Bahn am 10. Juni d. J.

Dem vom Präsidenten erstatteten Geschäftsbericht pro 1884 entnehmen wir folgende Momente: Der Rechnungsabschluss weist einen Ueberschuss von 2 746 fl. aus. Wenn dieser Ueberschuss ungeachtet dessen, dass die Einnahmen des Jahres 1884 diejenigen des vorigen Jahres um 146 062 fl. übersteigen, dennoch um 21 183 fl. geringer ist, als der Ueberschuss des Jahres 1883, so hat dies seinen Grund darin, dass die Auslagen für Bahnaufsicht und Bahnerhaltung um 37 083 fl., für den Verkehrs- und kommerziellen Dienst um 67 304 fl., für den Zugförderungs- und Werkstättendienst um 53 832 fl. gegenüber dem Vorjahre gestiegen sind. Die Erhöhung dieser Auslagen findet ihre Begründung zunächst in der Nothwendigkeit, die Bahn in einen den erhöhten Anforderungen des mit der Eröffnung der Arlbergbahn zu erwartenden stärkeren Verkehrs entsprechenden Stand zu versetzen. Aus diesem Gesichtspunkte erforderte namentlich die Erhaltung und Umgestaltung des Oberbaues, sowie der Gebäude grössere Auslagen; es musste ferner, während bisher nur der Tagdienst auf der Vorarlberger Bahn bestand, der Nachtdienst eingeführt werden, was eine bedeutende Vermehrueg des Personals erheischte. Nachdem ferner eine wesentliche Vermehrung des Zugverkehrs eintrat, indem sich die Anzahl der zurückgelegten Zugkilometer von 339 548 im Jahre 1883 auf 504 384 im Jahre 1884, also um 164 836 Zugkm steigerte, so hat auch dieser Umstand eine weitere Vermehrung des Personals, sowie höhere Auslagen für Zugförderungsdienst und an Verschiebkosten bedingt. Gewisse, und zwar der grössere Theil dieser Auslagen werden in der Folge eine weitere wesentliche Erhöhung nicht mehr erfahren, so dass die hoffentlich andauernde Steigerung der Einnahmen auch in der Ziffer des Reinerträgnisses zum Ausdrucke gelangen wird. Die zur Einlösung der Koupons der gesellschaftlichen Aktien und Prioritäten, sowie zur Rückzahlung der verloosten Prioritäten erforderlichen Beträge wurden von der Staatsverwaltung auf Grund der vorgelegten Präliminarien rechtzeitig zur Verfügung gestellt. Der Bericht macht sodann Mittheilungen über die vorbereitenden Schritte für die Verstaatlichung der gesellschaftlichen Bahn: Nach § 8 des Uebereinkommens vom 11. Dezember 1883 wegen Einlösung der Vorarlberger Bahn durch den Staat erlischt das der Staatsverwaltung eingeräumte Recht der Erwerbung für den Staat, falls es nicht bis 31. Dezember 1885 ausgeübt wird. Mit Rücksicht auf die Nähe dieses Termins wird es nothwendig, gewisse Vorbereitungen zu treffen, um den anstandslosen Uebergang des Eigenthums sicherzustellen. Zu diesem Ende wird noch vorher die eisenbahnbücherliche Löschung des für die alte fünfprozentige Prioritätsanleihe auf der Bahn haftenden Pfandrechtes durchzuführen sein. Von dieser Anleihe waren 519 200 fl. unkonvertirt geblieben, welcher Restbetrag infolge der am 1. März 1884 erfolgten Verloosung vom 1. September 1884 ab zur Einlösung gelangte. Hiervon haften heute nur mehr 47 Stück Prioritäts-Obligationen im Betrage von 9 400 fl. aus. Dieser Betrag wird demnächst für Rechnung der unbekannten Besitzer der Obligationen zu Gericht erlegt und sodann auf Grund des Erlages die vollständige Löschung des Pfandrechtes für die alte fünfprozentige Prioritätsschuld erwirkt werden, wonach dann der Eigenthumsübergang der Bahn an den Staat anstandslos erfolgen kann.

10. Generalversammlung der Erzherzog Albrechtbahn am 13. Juni d. J.

Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen. Die Versammlung genehmigte die vom Verwaltungsrathe beantragte Höhe des Einlösungsbetrages für den am 1. Juli 1885 fälligen Koupon mit 3 fl. Silber und wird daher der Verwaltungsrath mit Rücksicht auf die mit 1 fl. Silber vollzogene Einlösung des am 1. Januar 1885 fällig gewesenen Aktienkoupons ermächtigt, den am 1. Juli 1885 fällig werdenden Koupon mit 2 fl. Silber einzulösen. Weiter beschloss die Generalversammlung dem Verwaltungsrathe als Relutum für den ihm nach den Statuten gebührenden Anspruch auf Präsenzmarken für das Jahr 1885 einen Betrag von 6 000 fl. zu bewilligen, über dessen Vertheilung unter den einzelnen Mitgliedern der Verwaltungsrath selbst entscheidet.

Lokalbahn Szered-Galgócz-Lipótvár.

Die Oesterreichisch-Ungarische Staatseisenbahn-Gesellschaft hat mit dem Bau der 19 km langen Verbindungslinie von Szered nach Galgócz-Lipótvár auf der Waagthalbahn begonnen und werden die Arbeiten mit grösster Beschleunigung ausgeführt, damit die direkten Verbindungszüge nach Norddeutschland über diese Route in Verkehr gesetzt werden können.

Dampftramway Bahnhof Görz-Stadt Görz, event. Salcano.

Das K. K. Handelsministerium hat den Ingenieuren Josef Stern und Franz Hafferl in Wien die Bewilligung zur Vornahme technischer Vorarbeiten für eine als normalspurige Dampftramway auszuführende Lokalbahn zur Verbindung des Bahnhofes Görz der K. K. priv. Südbahngesellschaft mit der Stadt Görz, Strasic, Podgora und event. Salcano auf die Dauer von sechs Monaten ertheilt.

Csakathurn-Agramer Eisenbahn-Aktiengesellschaft.

Die genannte mit Gesetzartikel XXXI vom Jahre 1884 konzessionirte Eisenbahn-Aktiengesellschaft wurde konstituirt am 14. Mai 1885 mit einem Kapitale von 3 100 000 fl. 5 pCt. Gold-Prioritätsaktien, eingetheilt in 15 500 Stück à 200 fl. Gold, 2 480 000 fl. Stammaktien, eingetheilt in 12 400 Stück à 200 fl. Oe. W., welches Kapital voll eingezahlt ist. Dieselbe emittirt am 19. d. M. ein 5 pCt. Gold-Prioritätsanlehen von 3 100 000 fl. Gold. Dem zu diesem Zwecke veröffentlichten Prospekt der Direktion der Csakathurn-Agramer Eisenbahn-Aktiengesellschaft entnehmen wir über die Verhältnisse der Bahn folgendes:

Der Gesellschaft, welche ihren Sitz in Budapest hat, wurde in ihrer konstituirenden Generalversammlung die laut Gesetzartikel XXXI vom Jahre 1884 dem Herrn Emerich von Josipovich auf 90 Jahre ertheilte Konzession zum Bau und Betriebe der von Csakathurn über Warasdin, Budinsina und Zabok nach Agram führenden Haupt- und von Zabok nach Krapina führenden Flügellinie als Vizinal-Eisenbahn mit allen Rechten und Pflichten übertragen.

Die zu bauende Strecke von Csakathurn bis Agram einschliesslich der Flügelbahn beträgt circa 118 km, während für die kurze Strecke Zapresic-Agram (circa 13 km), auf Grund eines von der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen unter Genehmigung der Königlich Ungarischen Regierung mit der K. K.

priv. Südbahn geschlossenen Péagevertrages, die bereits bestehende Strecke der letztgenannten Gesellschaft Zapresic-Agram gemeinsam zu benutzen ist.

Ueber Herstellung und Ausrüstung der Bahn, genau nach den Vorschriften der Konzession und dem unten erwähnten Pachtvertrage, sowie unter kontrollmässiger Abnahme seitens der Königlich Ungarischen Regierung, wurde mit der K. K. priv. Oesterreichischen Länderbank in Wien unter Beitritt der Herren von Erlanger & Söhne und Gebr. Sulzbach in Frankfurt a/M. ein Bauvertrag abgeschlossen, so dass die konzessionsmässige Herstellung mit obigem Baukapitale gesichert ist. Der Bau muss innerhalb 2 Jahren, von der Genehmigung des Ergebnisses der politischen Begehung der Linie an gerechnet, vollendet sein. Es ist indessen gestattet, auch früher schon einzelne Theile der Bahnlinie abgesondert dem Verkehre zu übergeben, und es ist Aussicht vorhanden, dass solche Theilstrecken bereits im Laufe dieses Jahres in Betrieb kommen werden und überhaupt der Bau vor der als Baufrist normirten Zeit beendet sein wird.

Der Betrieb der Eisenbahn wird zufolge eines zwischen dem Konzessionär und der Direktion der Königlich Ungarischen Staatsbahnen am 24. Oktober 1884 abgeschlossenen und von der Königlich Ungarischen Regierung am 29. November 1884 genehmigten, auf die Csakathurn-Agramer Eisenbahn-Aktiengesellschaft übergegangenen Pachtvertrages von der Königlich Ungarischen Staatseisenbahn übernommen, wogegen dieselbe unter den Bedingungen dieses Pachtvertrages, von der Eröffnung des Betriebes an, auf die Dauer der Konzession einen jährlichen fixen Pachtschilling von 240 000 fl. Oe. W. zu bezahlen, sowie mit Berücksichtigung der §§ 4, 6 und 11 des Pachtvertrages die Hälfte aller etwaigen den Betrag von 240 000 fl. Oe. W. überschreitenden Betriebsüberschüsse zu vergüten hat, während neben den auf circa 12 000 fl. präliminirten Verwaltungsspesen für 5 pCt. in Gold auf 3 100 000 fl. Prioritätsaktien zuzüglich der Amortisationsrate ein Betrag von durchschnittlich circa 158 200 fl. Gold jährlich nöthig ist. Bei Eröffnung von Theilstrecken vergütet die Königlich Ungarische Staatsbahn entsprechende in vornherein festgesetzte Theilbeträge der obigen Pachtsumme. Während der Bauzeit zu zahlende Interkalarzinsen sind in der Baurechnung vorgesehen, und überdies übernehmen die K. K. priv. Oesterreichische Länderbank in Wien, sowie die Herren von Erlanger & Söhne und Gebr. Sulzbach in Frankfurt a/M. für die Baufrist die Garantie für die Verzinsung der Prioritätsaktien.

Laut Statut und Konzession ist aus dem Reineinkommen der Gesellschaft in erster Linie die Dividende mit 5 pCt. in Gold und die festgesetzte Amortisationsquote der Prioritätsaktien zu zahlen, aus dem übrigen Theile des Einkommens ist zunächst die statutenmässige Dividende der Stammaktien zu decken, während der Rest nach Abzug der im Statute vorgesehenen Dotation unter den Prioritäts- und Stammaktien gleichmässig zur Vertheilung gelangt.

Die Prioritätsaktien werden im Wege jährlich einmaliger Verloosungen innerhalb 80 Jahren getilgt und zum Nennwerthe in Gold zurückgezahlt; für die verloosten Titres werden Genussscheine ausgegeben, welche an der Superdividende partizipiren. Die Tilgung der Stammaktien kann nicht beginnen, ehe sämmtliche Prioritätsaktien getilgt sind.

Den Prioritätsaktien sind halbjährliche Dividendenkoupons beigegeben, welche über 5 fl. Gold lauten, und deren erster am 1. Januar 1886 verfällt. Ein eventuell zur Vertheilung gelangendes Mehrerträgniss wird gleichzeitig mit der am 1. Juli eines jeden Jahres fällig werdenden regelmässigen Dividende ausbezahlt.

Die Auszahlung der Dividenden der Prioritätsaktien erfolgt in Gulden Gold in Budapest an der Kasse der Königlich Ungarischen Staatsbahnen, ferner in Wien an der Kasse der K. K. priv. Oesterreichischen Länderbank, ausserdem im Auslande in Frankfurt a/M. bei den Bankhäusern von Erlanger & Söhne und Gebr. Sulzbach, in Berlin bei der Mitteldeutschen Kreditbank, Filiale Berlin, an welchen Plätzen auch die betreffenden Bekanntmachungen geschehen.

Die Ungarische Regierung hat zu Gunsten der Gesellschaft laut § 23 c der Konzessionsurkunde bewilligt:

Volle Befreiung von der Steuer, welche die zur öffentlichen Rechnungslegung verpflichteten Gesellschaften und Vereine zu entrichten haben, beziehungsweise Befreiung von der Entrichtung der Erwerbs- und Einkommensteuer, sowie der Kouponsteuer für die Stammaktien, Prioritätsaktien und Obligationen, und endlich Befreiuung von der Entrichtung des Kouponstempels auf die Dauer von 30 Jahren, von dem Datum der Konzessionsurkunde gerechnet. Diese Steuerfreiheit hört aber nach 10 Jahren vom Datum der Konzessionsurkunde gerechnet auf, sobald der Reinertrag der Unternehmung auch nach Aufnahme der erwähnten Steuerbeträge in die Betriebsrechnung höher als 6 pCt. des bewilligten Baukapitals sein wird.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Das Eingangs erwähnte Gesetz über die Sonntagsheiligung findet zwar auf die Börse keine Anwendung, doch feierte dieselbe schon die ganze Woche. Die Spekulation ist vielleicht auch schon durch die frühe Sommerhitze und die Choleranachrichten aus Spanien fast ganz erlahmt, die wenigen Schlüsse sind beinahe nur nominell. Unter diesen Umständen zeigen noch Nordbahn (2450) und die bessere Wochenausweise veröffentlichende Carl-Ludwig (249), Elbethal (164,50) und Staatsbahn (297,50) einigen Begehr. Die Emission der neuen 3 pCt. Prioritäten dieser Bahn im Betrage von 94 Millionen hält die Börse noch etwas in Athem durch die Frage, ob Subskription oder freihändiger Verkauf, auch die Zagorianer Bahn wird 3,1 Millionen Gulden Prioritäten in Frankfurt auf den Markt bringen. Die Emissionskourse beider sind noch nicht bekannt.

Aus Bayern.

⊙ Wie aus einer Bekanntmachung des Stadtmagistrats Selb hervorgeht, hat nunmehr die Eisenbahnbausektion Eger höhern Orts Auftrag erhalten, die Projektirung einer Sekundärbahn von Bahnhof Selb nach Stadt Selb in Angriff zu nehmen. Mit den Projektirungsarbeiten wurde auch bereits begonnen, so dass voraussichtlich der im nächsten Herbste zusammentretende Landtag sich mit dieser Frage wird beschäftigen können.

Die Arbeiten an der neu zu erbauenden Sekundärbahn Neustadt a. d. S.-Bischofsheim sind bereits soweit gediehen, dass die Vollendung der ganzen Strecke und die Inbetiebsetzung derselben bis Ende August sicher erwartet werden kann.

Die Eröffnung der Hof-Naila'er Bahn ist, wenn nicht unüberwindliche Hindernisse im Wege stehen, am 1. Oktober d. J. in Aussicht genommen.

Wie bereits mitgetheilt, wurde am 15. v. M. die Sekundärbahnstrecke Landsberg-Unterdiessen dem Verkehr für den Transport des Holzes aus den Waldungen des Fürsten von der Leyen übergeben und wird vorerst von der Bauabtheilung betrieben. Diese ca. 8 km lange Strecke ist Ende März l. Js. zu bauen angefangen worden und deshalb wohl in Bayern die am schnellsten gebaute Bahn. Nunmehr werden die Projektirungsarbeiten für die Fortsetzung der Linie bis Schongau durchgeführt und alsbald mit dem Bau des Restes der Linie begonnen, sodass die ganze Sekundärbahnstrecke bis zum Herbste nächsten Jahres betriebsfähig sein wird.

Zur Einführung bezw. Einmündung der Eichicht-Stockheimer Bahnlinie in die Stadt Hochstadt werden daselbst verschiedene bauliche Veränderungen vorgenommen. Die alte Maschinenhalle ist abgebrochen, die neue auf 5—6 Maschinen berechnete im Bau begriffen. Ein Theil der seitherigen Güterhalle wird zu Wohnungsräumlichkeiten für Bedienstete umgebaut. Das Bahnhofgebäude selbst wird durch einen Anbau verlängert. Ober dem Bahnhofe wird eine grosse Brücke hergestellt, die über das Bahngleise führt und 3 Bogen und 2 Pfeiler erhält, um den Strassenübergang zu vermitteln.

Nachdem die Königliche Generaldirektion der Verkehrsanstalten die Genehmigung zur Verlängerung der Donaulände-Bahn bis zur eisernen Brücke in Regensburg ertheilt hat, wurde mit dem Bau begonnen und soll die Fertigstellung noch im Laufe dieses Jahres erfolgen. Bekanntlich wurde zu diesem Zwecke schon vor einigen Jahren an der nördlichen Umfassungsmauer der Königlichen Villa ein auf der Donauseite stehender Rundthurm abgetragen und mit der Mauer näher an die Villa eingerückt, wodurch eine wesentliche Verbreiterung der dortigen Passage erzielt wurde, ohne welche eine Schienenlegung nicht möglich gewesen wäre. In den dortigen Handelskreisen verspricht man sich von dieser Bahnverlängerung wesentliche Vortheile; gewiss ist, dass die Oesterreichische Donau-Dampfschifffahrtsgesellschaft dadurch auf dem Regensburger Umschlagsplatze ganz bedeutend an Platz gewinnt und ihr hierdurch ein rascheres Verladen der Güter ermöglicht wird.

Aus Württemberg.

Filderbahngesellschaft (Zahnradbahn Stuttgart-Degerloch).

⊙ Der erste Bericht der Direktion der Filderbahngesellschaft (Zahnradbahn von Stuttgart nach Degerloch) umfasst den etwas mehr als viermonatlichen Zeitraum vom 23. August bis 31. Dezember 1884. Die Ausführung des Bahnbaues sammt Grunderwerbung und Betriebsmittel-Anschaffung erforderte bis jetzt 405 844 *M.* Die Aktiven betragen zusammen 463 975 *M.*, die Passiven sind mit 463 975 *M.* verzeichnet. Vom 23. August bis 31. Dezember 1884 wurden 1 722 Doppelzüge gefahren. Die Einnahmen aus dem Personenverkehr betragen in genannter Zeit 24 510 *M.*, im ganzen 30 912 *M.* und die Betriebsausgaben 20 141 *M.*, so dass sich ein Betriebsüberschuss von 10 771 *M.* ergibt. Das Betriebsmaterial bestand aus 2 Zahnradlokomotiven, 2 grossen Personenwagen, 2 kleinen Personenwagen, 1 Gepäckwagen und 1 Materialwagen. In Erwägung, dass die Betriebszeit der Bahn im Jahre 1884 wenig mehr als 4 Monate beträgt und die grössere Frequenz der Bahn hauptsächlich in den Sommermonaten eintritt, deshalb ein sicherer Ueberblick für die Rentabilität der Bahn erst nach Ablauf der Betriebsperiode pro 1885 gewonnen werden kann, stellt der Vorstand der Gesellschaft den Antrag,

es möge von der Vertheilung einer Dividende pro 1884 abgesehen und der Reinertrag ganz auf das Jahr 1885 vorgetragen werden, um darüber erst bei Beschlussfassung über das pro 1885 sich ergebende Resultat unter Berücksichtigung der dann für die ganze Betriebsdauer sich als nothwendig erweisenden Abschreibungen Verfügung zu treffen.

Kirchheimer Eisenbahngesellschaft.

Zu Kirchheim u/T. wurde am 27. v. Mts. die Plenarversammlung der Kirchheimer Eisenbahngesellschaft unter dem Vorsitze des stellvertretenden Vorstandes, Stiftsverwalter Haag, abgehalten und wurde beschlossen eine Dividende von 35 ℳ pro Aktie oder = ca. 4 pCt. für das abgelaufene Betriebsjahr zu vertheilen. Der Verkehr des Jahres 1884 kommt zwar demjenigen des Vorjahres nicht gleich, doch gibt der Güterverkehr Anhaltspunkte, welche zu der Hoffnung berechtigen, dass er ungeachtet einiger Rückschläge in langsamer aber sicherer Zunahme begriffen sei. Der Umstand, dass die Versammlung diese Dividende wie im Vorjahre ohne Erörterung genehmigte, ist ein neuer Beweis dafür, dass die Aktionäre mit dem Streben des Verwaltungsrathes, vor allem auf die Schuldentilgung hinzuwirken, vollständig einverstanden sind, wie denn auch zu diesem Zwecke aus dem Reinertrage 7 500 ℳ bewilligt wurden. Die aus dem Verwaltungsrathe ausscheidenden 3 Mitglieder wurden einstimmig wiedergewählt.

Niederländische Staatseisenbahnen.

(Schluss aus No. 46.)

Die Betriebsresultate gestalteten sich folgendermassen:

Die Einnahmen betrugen	Betrag fl.	Prozent der Totaleinnahme	Pro Kilometer fl.	Pro Tagkilometer fl.
Personen	5 726 239	47,935	4 221	11,53
Gepäck	200 391	1,677	148	0,40
Vieh	369 351	3,092	272	0,75
Güter	5 305 833	44 415	3 911	10,69
Extraordinarien	344 119	2,881	253	0,69
Summa	11 945 933	100	8 805	24,06
in 1883	11 633 191	—	9 275	25,41
Differenz	+ 312 742	—	— 470	— 1,35

Von den Gesammteinnahmen entfallen auf die
nördlichen Staatsbahnlinien . . . . 3 564 437 fl.
südlichen Staatsbahnlinien . . . . 6 496 317 „
Almelo-Salzberger Bahn . . . . 324 105 „
Strecke Gronau-Grenze . . . . 18 898 „
Lüttich-Limburger Bahn . . . . 997 032 „
Niederländische Süd-Ostbahn . . . . 545 143 „

Die Betriebskosten betrugen	Betrag fl.	Prozent der Totaleinnahme	Pro Kilometer fl.	Pro Tagkilometer fl.
Allgemeine Verwaltungskosten	313 704	2,626	231,23	0,63
Bahndienst	1 328 223	11,119	979,01	2,68
Telegraphendienst	56 653	0,474	41,76	0,12
Fahr- und Stationsdienst	2 685 412	22,480	1979,38	5,41
Maschinenverwaltung	2 001 210	16,752	1475,06	4,03
Kommerzieller Dienst	141 128	1,181	104,02	0,28
Magazinverwaltung	22 748	0,191	16,77	0,04
Linienkontrolle	21 152	0,177	15,59	0,04
Betriebskosten	6 570 230	55,—	4842,83	13,23
in 1883	6 119 424	52,603	4878,70	13,36
Differenz	+ 450 806	+ 2,397	— 35,87	— 0,13
Ueberdies wurden verwendet aus dem				
Erneuerungsfonds				
Staatsbahnen	1 267 544	10,611	934,29	2,55
Privatbahnen	198 936	1,665	146,63	0,40
Reservefonds				
Staatsbahnen	54 595	0,457	40,24	0,11
Privatbahnen	15 655	0,131	11,54	0,03
Erneuerungsfonds für das Material	352 567	2,951	259,87	0,71
Summa	1 889 297	15,815	1 392,57	3,80
in 1883	1 251 559	10,759	997,80	2,73
mehr in 1884	637 736	5,056	394,77	1,07

Gesammtausgaben:

in 1884	8 459 527	70,815	6 235,40	27,03
in 1883	7 370 983	63,362	5 876,50	16,09
mehr in 1884	1 088 544	7,453	358,90	10,94

Im ganzen wurde verausgabt:

Betriebskosten 6 570 230 fl.; Antheil des Staats an den Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen 1 737 702 fl.; Antheil der Lüttich-Limburger Eisenbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen dieser Bahn 606 081 fl.; Antheil der Almelo-Salzberger Eisenbahngesellschaft an den Bruttoeinnahmen dieser Bahn 99 850 fl.; Antheil der Deutschen Eisenbahndirektion an den Bruttoeinnahmen der Strecke Gronau-Grenze 4 804 fl.; Antheil der Niederländischen Süd-Ostbahn Gesellschaft an den Bruttoeinnahmen dieser Bahn 134 013 fl.; Entschädigung an die Belgische Nordbahn für die Mitbenutzung des Bahnhofs Flémalle haute 7 117 fl.; Entschädigung an den Staat für die Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und Werkstätten 36 385 fl.; Entschädigung für die Mitbenutzung von Inventarienstücken auf Bahnhof Utrecht (Malieboon) 449 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Staatsbahnen 686 387 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für die Privatbahnen 198 936 fl.; Rücklage zum Reservefonds für die Staatsbahnen 109 868 fl.; Rücklage zum Reservefonds für die Privatbahnen 26 090 fl.; Rücklage zum Erneuerungsfonds für das Material 499 112 fl.; Zuschuss zu der Pensionskasse und Verwaltungskosten dieser Kasse 67 852 fl.; Zuschuss zu der Kranken- und Unterstützungskasse 4 070 fl.; Amortisation von Anleihen 100 000 fl.; Zinsen 647 103 fl.; verschiedene Verluste 31 628 fl.

Es verbleibt mithin ein Reingewinn von 592 695 fl. In Gemässheit der Bestimmungen des Pachtvertrages mit dem Staat ist dieser Reinertrag wie folgt zwischen dem Staat und der Gesellschaft zu vertheilen: Der Reinertrag verbleibt der Gesellschaft bis zum Belaufe von $4\frac{1}{2}$ pCt. des Aktienkapitals. Der Ueberschuss wird zwischen dem Staat und der Gesellschaft gleichmässig vertheilt, bis der Nettoertrag auf $5\frac{1}{2}$ pCt. des Aktienkapitals gestiegen ist; von dem dann noch verbleibenden Reste erhält der Staat $^4/_5$ und die Gesellschaft $^1/_5$.

Der Antheil der Gesellschaft beziffert sich hiernach wie folgt:

$4\frac{1}{2}$ pCt. des Aktienkapitals . . . . . . = 572 377 fl.
½ (592 695 fl. — 572 377 fl.) . . . . = 10 159 „
Summa 582 536 fl.

fgegen 652 897 fl. in 1883.

Der Staat bekommt: 10 159 fl. + 20 pCt. der Bruttoeinnahmen der Staatsbahnen zum Betrage von 1 737 702 fl., also im ganzen 1 747 861 fl.

Die Dividende wurde auf 4,56 pCt. = 11,40 fl. pro Aktie von 250 fl. festgestellt.

Das Betriebskapital der Gesellschaft besteht aus:

a) 13 000 000 fl. Aktien mit Einbegriff einer mit 5 pCt. verzinslichen Prioritätsanleihe von 6 667 000 fl.;
b) einer Obligationsanleihe von 7 000 000 fl.;
c) einer mit 4 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe von 6 000 000 Gulden (1879);
d) einer mit 4 pCt. verzinslichen Obligationsanleihe von 6 000 000 Gulden (1882).

Von der Prioritätsanleihe waren ultimo 1884 nur noch 280 500 fl. in Cirkulation, während von den übrigen Anleihen resp. 5 500 000 fl., 5 091 000 fl. und 5 850 000 fl. begeben waren.

Die Ausrüstungskosten betrugen ultimo 1884 26 938 723 fl., wovon 23 255 767 fl. für die Beschaffung des Fahrmaterials verwendet wurden.

Der Lokomotiven- und Wagenpark bestand Ende 1884 aus: 304 Lokomotiven, 750 Personen-, 9 Post-, 262 Gepäck-, 540 Pferde- und Vieh- und 3 947 Güterwagen.

Bestellt oder in Bau begriffen sind: 12 Lokomotiven, 5 Personenwagen, 21 Gepäckwagen und 59 Güterwagen.

Die Lokomotiven haben im ganzen 11 227 706 km zurückgelegt, wovon 9 563 201 Zugkm, gegen resp. 10 301 936 und 9 006 206 in 1883. Durchschnittlich wurde von jeder Lokomotive 36 933 km durchlaufen.

Die Trationskosten betrugen 1 617 510 fl. = 0,144064 pro Lokomotivenkilometer und 0,170045 fl. pro Zugkilometer, gegen resp. 1,495333 fl., 0,145151 fl. und 0,174 457 fl. in 1883.

Sämmtliche Wagen haben 97 726 140 km und 220 057 559 Achskilometer zurückgelegt, wovon resp. 78 517 325 und 177 013 962 auf eigenen und resp. 19 208 815 und 42 043 597 auf fremden Linien.

Ausser den aus dem Reservefonds bestrittenen Ausgaben hat der Wagendienst einen Aufwand von 584 516 fl. gefordert.

Nach Genehmigung der Bilanz wurde dem Generaldirektor das Absolutorium ertheilt.

Die statutengemäss austretenden Mitglieder des Verwaltungsrathes wurden wiedergewählt und an Stelle des verstorbenen Mitgliedes Dr. jur. J. A. Frain wurde Herr F. 's Jacob berufen.

Aus Italien.

Fortsetzung des offiziellen Berichtes über Eisenbahnbauten.
(Fortsetzung aus No. 46.)

Linien 4. Klasse.

Macerata-Porto Civitanova, 27 km. Die Arbeiten sind auf der ganzen Linie im Gange und werden besonders auf der ersten Sektion behufs Eröffnung des Betriebes bis Padula eifrig gefördert.

Moretta-Saluzzo, 13,3 km. Die anfangs 1883 begonnenen Arbeiten sind mit Ausnahme einiger Nebenarbeiten beendet und die Vergebung für die Oberbaulieferung und Verlegung hat vor kurzem stattgefunden.

Bricherasio-Barge, 11,8 km. Die Linie wurde an den Unternehmer im Februar 1883 vergeben, die Arbeiten wurden vielfach durch Schwierigkeiten bei der Grunderwerbung durch Enteignung verzögert, sind aber jetzt ordnungsmässig im Gange.

Castelvetrano-Porto Empedocle. Im Oktober 1883 wurden die Projekte der Strecken Porto Empedocle-Siculiana und Castelvetrano-Partanna vorgelegt. Für die mittleren Theile der Linie wurde die innere Linie (im Gegensatz zu der Küstenlinie) nach stattgehabter Lokalinspektion durch einen Inspektor der Staatsbauverwaltung gewählt, weil sie eine grössere Zahl bewohnter Ortschaften berührt und es wurde die Ausführung der speziellen Vorarbeiten angeordnet.

Cuneo-Saluzzo. Nachdem das Projekt für den Abschnitt Cuneo-Busca fast fertiggestellt ist, sind die Untersuchungen für die Fortsetzung der Linie angeordnet.

Verschiedene Linien.

Für folgende Linien, welche nicht in den Anlagen des Gesetzes vom 29. Juli 1879 aufgeführt sind, werden zur Zeit Voruntersuchungen ausgeführt:

1. Direkte Verbindung Rom-Neapel,
2. Genua-Ovada-Asti,
3. Santhià-Borgomanero-Sesto Calende,
4. Gravellona-Intra-Schweizer Grenze.

Die Vorarbeiten für die Linie sub 1 wurden der technischen Direktion von Rom-Solmona und für Terracina bis Neapel der Gesellschaft der südlichen Bahnen übertragen. Im Juni 1884 wurden die Projektstücke in zehn Sektionen vorgelegt, von denen eine mit der jetzt bestehenden Linie zusammenfällt. Für die Strecke Terracina-Sperlenga-Formia sind zwei Varianten bearbeitet, deren eine den Tunnel bei Uri vermeidet. Die Gesammtlinie über Fondi beträgt 231,1 km und kostet 53,6 Millionen Mark; die über Sperlenga beträgt 227,5 km und kostet 44 Millionen Mark. Die Projekte liegen zur Zeit dem „Hohen Rathe“ der öffentlichen Arbeiten zur Prüfung vor.

Die Vorarbeiten für die anderen Linien sub 2 bis 4 sind der technischen Direktion der Eisenbahn Novara-Pino, welche ihren Sitz in Genua hat, übertragen. Für die ersten beiden sind die Vorarbeiten soweit gefördert, dass die Vorlage der Projekte binnen kurzem zu erwarten steht; bei der dritten hat die Direktion lediglich ein vom Ingenieur Mondino im Jahre 1873 aufgestelltes Projekt zu überarbeiten und hat auf Grund veränderter Lokalverhältnisse einige Abänderungen in Aussicht genommen, welche demnächst zur Vorlage gelangen werden.

Linien, für welche an Private Konzessionen ertheilt sind.

Die der Privatindustrie überlassenen Linien, welche am 1. Januar fertig zu stellen und dem Betriebe zu übergeben sind:

Im Jahre 1883 konzessionirt:

Menaggio-Porlezza / Luino-Ponte Tresa	25 km
Palermo-Corleone	68 „
Fana-Santa Barbara	38 „
Sassi-Superga	3 „
Arezzo-Stia	45 „
Udine-Palmanova-Portogruaro	61 „
Lecce-Francavilla-Nardò	86 „
Suzzara-Ferrara	78 „
Dogliani-Monchiero	6 „
Cremona-Borgo S. Donnino	38 „
Novara-Saronno-Seregno	40 „
Castellamare-Cancello mit Abzweigungen nach Gragnano und nach den Häfen von Torre Annuziata und von Castellamare	45 „
Neapel-Pozzuoli-Cuma	19 „
Schio-Torre Belvicino und Schio-Piovene mit Verlängerung bis Arsiero	24 „
zusammen	576 km

Früher konzessionirt:

Gozzano-Alzo	6 km
Benevent-Campobasso	12 „
Termoli-Campobasso	51 „
Aquila-Rieti	37 „
Dossobuono-Verona	7 „
Ciampino-Nemi	24 „
Neapel-Bajano	38 „
Sassuolo-Mirandola und Finale	68 km
Ventoso-Guastalla und Carpi	62 „
Parma-Suzzara	45 „
Arezzo-Fossato	132 „
Bergamo-Ponte della Selva	29 „
Adriatico-Amandola	56 „
Terni-Rieti	41 „
Poggibonsi-Colle Val d'Elsa	8 „
Albano-Nettuno	38 „
Como-Laveno	50 „
Malnate-Saranno	21 „
Terranova-Golfo degli Aranci	22 „
Fossano-Ceva	50 „
Cossato-Strona	6 „
Biella-Sagliano Micca	9 „
Monza-Besana	16 „
Bologna-Porto Maggiore und Massa Lombarda	77 „
zusammen	905 km

Im ganzen 1 481 km.

Von den einzelnen Linien ist noch folgendes zu erwähnen:

Benevento-Campobasso. Im Mai und August 1883 wurde der Betrieb auf der ganzen Strecke Vinchiaturo-Campobasso, 12,2 km, der Schlussstrecke, eröffnet. Trotz der mannigfachen Schwierigkeiten bei Ausführung der Arbeiten und besonders bei den beiden Tunnels vom Colle Parcina und von Contraffarte-Ferrarano wurde die Linie in kaum drei Jahren fertiggestellt.

Termoli-Campobasso. An der Linie fehlte nur noch die Strecke Casacalenda-Campobassso, 38 km, und diese wurde durch sorgfältige und energische Förderung der Arbeiten zeitig genug fertiggestellt, um am 21. Oktober 1883 den Betrieb eröffnen zu können.

Aquila-Rieti und Terni-Rieti. Betriebseröffnung im Oktober 1884.

Terranova-Golfo degli Arasci. Bei der Betriebseröffnung am 1. Juli 1883 war der kleine provisorische Molo im Meerbusen fertig.

Sassuolo-Mirandola-Finale. 1883 wurde die Hauptlinie dem Betriebe übergeben; von der Zweigbahn nach Finale blieb die Strecke Cavezzo-Finale fertig zu stellen, bei welcher die Arbeiten im Juni desselben Jahres begonnen wurden und emsig gefördert werden.

Ventoso-Guastalla und Carpi. Die Strecke Reggio-Ventoso von 14,8 km ist im Oktober 1883 schmalspurig dem Betriebe übergeben; auf den anderen Theilen geschah nichts wegen der beabsichtigten Umänderung der Linie in Normalspur.

Parma-Suzzara. Diese Linie wurde normalspurig erbaut, obgleich sie schmalspurig konzessionirt war. Die Staatsbeihilfe wurde nach den hierdurch entstandenen Mehrkosten bemessen. Sie wurde am 27. Dezember 1883 für Personenverkehr eröffnet, da einige für den Güterverkehr erforderliche Anlagen noch unvollendet waren.

Arezzo-Fossato. Ende 1883 wurde die definitive Trace mit einigen Aenderungen genehmigt, die Arbeiten vergeben, begonnen und eifrig betrieben. Es sind 182 Kunstbauten und 14 kleine Tunnel auszuführen.

Bergamo-Ponte della Selva. Im Laufe 1883 und Anfang 1884 wurden die Vorarbeiten für die drei Sektionen der Linie genehmigt und im April 1884 fand bereits die Betriebseröffnung auf der ersten Sektion Bergamo-Albino statt.

Adriatico-Amandola. Das im Dezember 1883 vorgelegte Projekt ist genehmigt worden.

Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. Die Ende 1883 begonnenen Arbeiten sind im besten Fortgang und die Ausschreibung für den Oberbau ist bewirkt.

Malnate-Saranno. Im April 1884 Betriebseröffnung der Strecke Saranno-Vedano, der ganzen Linie im Juni desselben Jahres.

Como-Laveno. Die Vorlage des Bauprojektes wurde durch die Wahl des Platzes für den Bahnhof in Como verzögert und es wurde daher unter Ausschluss der ersten 3 km bei Como die übrige Linie im November 1883 genehmigt und die begonnenen Arbeiten sind im besten Fortgang.

Fossano-Ceva. Nachdem im September 1883 für das Projekt der zweiten Sektion von Fossano nach Mondovi die Genehmigung ertheilt war, waren im folgenden Juni die Arbeiten fast beendet. Für die übrige Strecke ist noch nichts geschehen.

Palermo-Corleone. Das Projekt ist im Oktober 1883 genehmigt und von den Arbeiten bis jetzt noch nicht viel gefördert.

Sassi-Superga. Nach dem System Agudio mit Drahtseilbetrieb erbaut. Die Einrichtung der hydraulischen Motoren und das Drahtseilsystem sind wie bei der schiefen Ebene von Lanslebourg konstruirt. Das Gebäude für die Maschine und Kessel befindet sich auf Bahnhof Sassi. Die Arbeiten wurden

1883 derartig energisch gefördert, dass die Betriebseröffnung im Mai des verflossenen Jahres erfolgen konnte.

Lecce-Francavilla-Nardò. Das endgültige Projekt wurde im Oktober 1883 genehmigt.

Neapel-Bajano. Die erste Strecke Neapel-Pornigliano war Ende 1883 fast fertig, im November desselben Jahres wurde das Projekt für die Fortsetzung bis Marigliano genehmigt und die Arbeiten sind im Gange.

Albano-Nettuno. Die im November 1882 begonnenen Arbeiten wurden ohne Unterbrechung betrieben und die Linie am 26. März 1884 dem Verkehr übergeben.

Cossato-Strona und Biella-Sagliano Micca. Das definitive Projekt der ersteren ist genehmigt, das der zweiten ist vorläufig wegen beabsichtigter Näherlegung an den Ort Adorno noch nicht genehmigt.

Menaggio-Porlezza und Luino-Ponte Tresa. Im Laufe des Jahres 1883 wurden die Projekte für beide Linien genehmigt und die Arbeiten, welche auf der ersten ohne Schwierigkeiten fortschreiten, begonnen. Auf der zweiten ist das Terrain sumpfig und zu Rutschungen geneigt, so dass die Herstellung starker Stützmauern mit tiefen Fundamenten vielfach nöthig wurde und längs dem Ufer der Tresa musste der Boden sogar durch Pfahlwerk befestigt werden.

Dogliani-Monchiero. Das definitive Projekt ist genehmigt.

Castellamare-Cancello. Nach Genehmigung der Projekte für die ganze Linie und die beiden Abzweigungen sind die Erdarbeiten Ende Juni v. J. begonnen.

Neapel-Pozzuoli-Cuma. Das Projekt der ersten Strecke bis Fuarigrotta ist genehmigt.

Schio-Torre Belvicino und Schio-Piovene-Arsiero. Die letztere Linie ist im Bau, die erste Strecke bis Piovene war Ende Juni d. J. mit Einschluss des Oberbaues sogar schon fertiggestellt.

Bau und Betrieb der Dampf-Strassenbahnen.

Bis zum 30. Juni 1884 hatte im Laufe eines Jahres eine Vermehrung der Dampf-Strassenbahnen um 263 km stattgefunden. Es waren:

	am 30. Juni 1883	am 30. Juni 1884
in Betrieb	1 497,53 km	1 659,75 km
in Bau	353,28 „	454,23 „
im ganzen	1 850,81 km	2 113,98 km

Der Minister hat dauernd die Einrichtungen im Auge behalten, welche geeignet sind die Betriebsverhältnisse dieses sich so schnell entwickelnden Transportmittels zu verbessern; er hat die Herstellung elektrischer Telegraphenleitung bei den Dampf-Strassenbahnen vorgeschrieben und hat genaue Bestimmungen über die Breite der Strasse erlassen, welche bei Erbauung für den gewöhnlichen Fuhrwerksverkehr mindestens frei bleiben muss. Er hat ferner den Grundsatz festgestellt, dass der Polizei, ausser der Bewachung der Ausführung nach Massgabe der allgemein gültigen Bestimmungen, die Befugniss zusteht, aus eigener Initiative polizeiliche Vorschriften hinsichtlich der Einzelheiten des Betriebes zu erlassen. Hieraus haben sich schon mannigfache Verbesserungen ergeben, von welchen besonders hervorzuheben sind die Bestimmung, geeignete Bremsen an Wagen und Maschinen anzubringen und die Verwendung von geeigneten Kohlen als Brennmaterial, welche durch ihre Verbrennungsprodukte möglichst wenig belästigen und schaden.

Die Resultate in Bezug auf die Betriebssicherheit, welche sich hieraus ergeben haben, gehen deutlich aus der erheblichen Verminderung der Unfälle und Verletzungen von Personen in dem Zeitraum vom 1. Juli 1883 bis 30. Juni 1884 hervor.

Hinsichtlich des Betriebsmaterials hat keine neue Einrichtung stattgefunden, doch werden zur Zeit Versuche für die Einführung einiger Verbesserungen an den Maschinen ausgeführt, z. B. hinsichtlich der Steinräumer vorn und hinten, der Funkenfänger am Schornstein und der Bremsung durch Kontredampf.

R. B.

Tramways zu Rom, Mailand, Bologna u. s. w.

Der Betrieb der Römischen und Mailänder Linien ergab nach dem der Generalversammlung vom 11. Mai über das Betriebsjahr 1884 erstatteten Bericht: Roheinnahme 952 054 Frcs., odentliche Ausgabe 601 862 Frcs., somit Betriebsüberschuss 350 192 Frcs. Der Betriebskoeffizient stellt sich wie im Vorjahre auf 63 pCt., trotz der auf den Verkehr schädlich einwirkenden Umstände. Namentlich lastete die Choleraepidemie lähmend auf dem Personenverkehr; dazu traten die Wirkungen eines strengen Winters, sowie die Krisis, welcher in Italien wie anderweitig Ackerbau, Handel und Industrie unterworfen waren. Nach Abzug der der Gesellschaft obliegenden Zahlungen schliesst die Jahresrechnung mit einem Defizit von 8 480 Frcs. ab.

Die Betriebsresultate der Französischen Eisenbahnen im Jahre 1884

nach den Jahresberichten der Bahnverwaltungen.

3. Nordbahn.

Die Ergebnisse des Betriebsjahres 1884 finden sich auch hier für alle Theile des Bahnnetzes in nur einem Gesammtbericht dargestellt wie bei den anderen Gesellschaften, und zwar infolge der 1883 er Konvention. Indessen mussten aus sachlichen Gründen die auf Baufonds zu verrechnenden Einnahmen einzelner, erst theilweise betriebener Linien, sowie der Antheil der Westbahn an der gemeinsamen Linie Amiens-Rouen vorweg ausgeschieden werden, während für gewisse Linien vorerst noch besondere resp. getrennte Verbuchung stattfinden musste, nämlich für die Lokalbahnen, die ehemaligen Einzelgesellschaften Lille-Valenciennes, Lille-Béthune, Nordost, Abancourt-Tréport, Frévent-Gamaches und die für Rechnung des Staates betriebenen Strecken.

Das verwendete Anlagekapital bezifferte sich am Schluss des Betriebsjahres auf 1 312 988 651 Frcs., d. h. gegen das Vorjahr um 44 446 176 Frcs. höher; die verfügbaren Geldmittel betrugen zu gleicher Zeit 1 353 516 341 Frcs., also gegen 1883 um 37 375 318 Frcs. mehr. Für die Begebung von 103 088 Stück Obligationen wurden 37 708 586 Frcs. erzielt, d. h. ein Durchschnittspreis von 365,79 Frcs. (nämlich pro 1. Halbjahr 359,23 und pro 2. Halbjahr 393,25 Frcs. durchschnittlich); im Vorjahr betrug der Durchschnittspreis 365,69 Frcs. Während vor zehn Jahren die Verzinsung (inkl. Amortisation) noch zu 5,55 pCt. zu rechnen war, ist sie in 1884 auf 4,809 pCt. gesunken.

Die Einverleibung des Netzes Picardie et Flandres erhöhte die Kosten der ersten Anlage um 18 807 112 Frcs.; die neu hinzutretenden Ausgaben für Linien im Bau und Betriebe erreichten 18 257 567 Frcs. Im Berichtsjahr wurden 83 km für den Betrieb eröffnet.

Das rollende Material vermehrte sich in 1884 um 47 Lokomotiven, 42 Tender, 65 Personen- und 168 diversen Güterwagen, ungerechnet der mit den Bahnen der Picardie und Flanderns übernommenen 21 Maschinen, 19 Tender, 56 Personen- und 487 Güterwagen aller Art. Die in Auftrag gegebenen Lieferungen beziehen sich auf 57 Lokomotiven, 26 Tender und 684 Fahrzeuge, mit einem Gesammtwerth von ca. 6 Millionen Francs. Auf den Nordbelgischen Linien betrugen die Kosten für Ergänzungsbauten nur 53 446 Frcs., für Vermehrung des Rollmaterials 306 948 Frcs. Der Ausgaben-Voranschlag für 1885 für das Gesammtnetz ist auf rund 14 650 000 Frcs. beziffert, wofür die Gesellschaftsverwaltung einen Kredit von 12½ Millionen Francs beantragt hat.

Es betrugen bei 3 370 km Betriebslänge der Französischen Linien

	pro 1883 Frcs.	pro 1884 Frcs.
die Einnahmen	173 182 779	166 505 647
die Ausgaben	93 841 696	85 459 956

nach Abzug der Ergebnisse auf den noch aus Baufonds betriebenen Linien pro 1884 stellt sich die Einnahme auf 165 915 674 Francs, die Ausgabe auf 84 940 559 Frcs., der Betriebsüberschuss auf 80 975 115 Frcs. Hiervon ein Drittel der Einnahme auf Linie Amiens-Rouen für die Westbahn abgerechnet (= 620 051 Frcs.) bleiben 80 355 064 Frcs., und nach Abzug der Zinsamortisations- u. s. w. Beträge als Reineinnahme 22 400 286 Frcs. Durch Ausgleichung von Mindereinnahmen (bei den beiden Pariser Gürtelbahnen und einigen Gesellschaftsunternehmungen) wird diese Reineinnahme der Französischen Linien auf 21 467 261 Frcs. beschränkt.

Die Nordbelgischen Linien (169 km) ergaben:

	pro 1883 Frcs.	pro 1884 Frcs.
Einnahme	15 042 953	14 387 140
Ausgabe	7 402 933	6 497 877
Betriebsüberschuss	7 640 020	7 889 263
Verzinsungs- etc. Schuld	5 157 046	5 151 710
Reingewinn	2 482 974	2 737 553

Letztgenannter Betrag nebst dem Reingewinn der Französischen Linien ergibt 24 204 814 Frcs., womit eine Dividende von 48 Frcs. pro Aktie bestritten wird, sodass jede Aktie inkl. der 16 Frcs. Verzinsung pro 1884 64 Frcs. einbrachte. Der Rest von 995 186 Frcs. wurde der ausserordentlichen Reserve überwiesen; letztere betrug mit Jahresschluss 7 071 112 Frcs., der ordentliche Reservefonds 3 Millionen Francs.

An statistischen Daten wären noch hervorzuheben:

Auf den Französischen Nordbahnlinien wurden in 1884 28 756 842 Reisende zu einem Durchschnittsfahrgeld von 1,70 Frcs. (= 0,046 Frcs. pro Kilometer) transportirt.

An Frachtgut wurden 17 690 721 t zum Durchschnittspreise von 5,69 Frcs. pro Tonne (= 0,054 Frcs. pro Kilometer) befördert.

Vorhanden waren Ende 1883: Lokomotiven 1 547 (Ende 1884 1 585), Personenwagen 4 178 (4 459), Güterwagen und Fahrzeuge 41 595 (42 097); durchschnittliche Betriebslänge war 3 096 (3 345). Es wurden durchschnittlich pro Kilometer vereinnahmt: 55 937 Frcs. (49 804), es wurden durchschnittlich pro Kilometer verausgabt: 30 194 Frcs. (25 548). Der Betriebskoeffizient stellte sich auf 53,00 pCt. (51,20).

4. Paris-Lyon-Mittelmeerbahn.

Die gesammte Betriebslänge der Gesellschaft belief sich zu Ende 1884 einschliesslich der Montcenis- und der Algerischen Bahnen auf 8 164 km. Das aufgewendete Anlagekapital erreichte 3 954 723 499 Frcs., davon im Betriebsjahr verausgabt 192 946 356 Frcs.; realisirt waren zur gleichen Zeit 4 006 555 825 Frcs., somit zu Beginn des laufenden Jahres verfügbar 51 832 326 Frcs. Die während des Betriebsjahres flüssig gemachte Summe des Anlagekapitals betrug 133 579 307 Frcs., nämlich 107 374 Stück Obligationen = 38 277 000 Frcs. als erhaltener Kaufpreis für die Dombes-Bahnen und 264 808 Stück begebene Obligationen = 95 339 817 Frcs., d. h. zu einem Durchschnittskourse von 360,03 Frcs.

Nach dem Vertrage vom 26. Mai 1883 ist die Gesellschaft gehalten, für das gesammte unterstellte Netz nur eine Betriebsrechnung zu führen, welches (ohne die oben genannten Linien) 7 293 km, Ende 1883 6 471 km betrug.

Die Einnahme war:	1884 Frcs.	1883 Frcs.
für Personen	87 398 689	91 368 388
„ Eilgut	24 784 579	25 022 449
„ Frachtgut	203 603 746	211 371 603
„ Verschiedenes	5 831 626	5 758 166
insgesammt	321 618 630	333 520 606
Die Ausgabe war:	Frcs.	Frcs.
für Verwaltung	9 923 622	9 281 104
„ Betrieb	63 299 092	64 738 678
„ Material und Zugkraft	55 044 895	61 198 046
„ die Bahn	28 260 203	30 842 773
insgesammt	156 527 812	166 060 601
Ueberschuss	165 090 818	167 460 005

Ersparnisse an Betriebskosten haben die Verminderung der Einnahme nahezu ausgeglichen; auf das Kilometer bezogen, ergibt sich: Einnahme 44 099 Frcs. (in 1883 51 544), Ausgabe 21 462 Frcs. (25 662), Betriebsüberschuss 22 637 Frcs. (25 879), also im ganzen ein Betriebskoeffizient von 51,33 pCt. gegen 49,79 pCt. des Vorjahres. An statistischen Zahlen entnehmen wir dem Bericht noch:

Der Personenverkehr stieg von 35 593 269 Passagieren mit 91 545 892 Frcs. Einnahme in 1884 auf 36 833 553 Reisende mit 87 535 648 Francs Einnahme, so dass eine Zunahme der Anzahl um 3,5 pCt. von einer Einnahmeverminderung um 4,3 pCt. begleitet war. Die Durchschnitts-Reiselänge betrug pro Passagier 61 km (in 1883 64 km) und der gezahlte Durchschnittspreis 6,82 Frcs. (6,93). In den einzelnen Wagenklassen sank dieser Durchschnittspreis von 11,43 Frcs. in I. Kl., 3,74 Frcs. in II. Kl. und 1,69 Frcs. in III. Kl. in 1883 auf bezw. 10,55, 3,52 und 1,64 Frcs. im Betriebsjahre.

An Frachtgut wurden transportirt: 19 731 354 t gegen 21 143 978 t des Vorjahres, d. i. 7 pCt. weniger. Das Durchschnittsgewicht der einzelnen Sendung sinkt mit jedem Jahre (infolge zunehmender Anzahl von Sendungen mit geringem Gewicht) von 2 139 kg in 1882 und 2 032 kg in 1883 auf 1 866 kg in 1884.

Für die Algerischen Linien und die Montcenis-Bahn garantirte die Regierung der Gesellschaft einen bestimmten Reinertrag, während die seitens des Staates gezahlten Beträge nur Vorschüsse sind.

Die Betriebsresultate in 1884 belasten den Staat mit 545 000 Frcs. (während die Vorschüsse Ende 1883 33 174 076 Frcs. betrugen) bezüglich der Bahnen in Algier und mit 2 656 000 Frcs. (Gesammtvorschuss Ende 1883 = 40 396 477 Frcs.) bezüglich der Montcenis-Linie.

Der obenbezeichnete Betriebsüberschuss wird einerseits durch Mindererertrag bei einigen Neubaulinien, andererseits durch Ertragsantheil der Gürtelbahn etc. etwas geändert und beträgt unter Berücksichtigung der genannten Zu- und Abgänge 160 592 221 Frcs. Hiervon sollen die laut Konvention zugesicherten Erträge einschliesslich 44 Millionen für das Aktienkapital bestritten werden, und zwar erfordern: das alte Bahnnetz 147 077 079 Francs, das neue Netz 22 616 898 Frcs., zusammen 169 794 877 Frcs., so dass vom Staat noch ein Betrag von 9 102 656 Frcs. als garantirter Zuschuss einzufordern bleibt.

Die Dividende ist für die 800 000 Stück Aktien auf 55 Frcs. festgesetzt worden; es verbleibt als Vortrag auf das nächste Betriebsjahr noch ein Rest von 888 731 Frcs.

Jahreseinnahmen.

Ein Vergleich der Französischen Hauptbahnen bezüglich ihrer Einnahmen in den Betriebsjahren 1884 und 1883 ergibt:

Kategorien	Betriebslänge zu Ende 1884 km	Betriebslänge zu Ende 1883 km	Gesammteinnahme zu Ende 1884 Frcs.	Gesammteinnahme zu Ende 1883 Frcs.	Einnahme pro Tag und km zu Ende 1884 Frcs.	Einnahme pro Tag und km zu Ende 1883 Frcs.
Grosse Privatbahnen	26 991	24 903	1 037 082 129	1 070 440 458	108	119
Staatsbahnnetz	2 111	2 859	23 953 953	26 356 103	30	26
Kleine Privatbahnen	287	287	5 455 556	6 079 954	52	58
durchschnittlich im ganzen	29 389	28 049	1 066 491 638	1 102 876 515	101	109

Projekte.

Der Kammer der Abgeordneten sind von der Regierung Gesetzentwürfe, betreffend den Bau folgender Bahnlinien, vorgelegt worden, welche als im öffentlichen Interesse liegend erklärt werden:

bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn: Corbeil-Montereau und Cosne-Clamecy;

bei der Westbahn: Dieppe-Le Hâvre;

bei der Ostbahn: Brienne-Sorcy, Toul-Nancy via Port St. Vincent;

bei der Orléansbahn: la Sauve-Eymet.

Aus dem elektrotechnischen Verein.

In der Mai-Versammlung des elektrotechnischen Vereins, der letzten vor der grossen Sommerpause, hielt Herr Professor Dr. Förster einen Vortrag über tellurische und kosmische Elektricität, in welchem die neuesten Untersuchungen von Andries, Hoppe, Gerland u. a. über den Ursprung der atmosphärischen Elektricität und über die Entstehung der in den Gewittern zu Tage tretenden starken Spannungen derselben erörtert und auch die Theorie von Edlund über den Einfluss der Rotation des Magneten „Erde" und ältere analoge Ansichten von Faraday, ferner diejenigen von Wilhelm und Werner Siemens über die Sonnenzustände und die elektrischen Einwirkungen derselben auf die Erde berührt wurden. In betreff des Vorhandenseins von Einwirkungen letzterer Art wurden als besonders beweiskräftig die Ergebnisse der letzten fünf Jahre hinsichtlich des fast zweifellos elektrischen Charakters eines wesentlichen Theiles der an den Kometen beobachteten Erscheinungen hervorgehoben und daraus auch einige Folgerungen hinsichtlich einer zutreffenden Deutung der Besonderheiten des bisher so räthselhaft gebliebenen Zodiakal-Lichtes gezogen. Den Schluss des Vortrages bildete eine kurze Darlegung des gegenwärtigen Standes der Bearbeitung der in den Deutschen Telegraphenleitungen beobachteten Erdströme. Das wesentlichste neue Ergebniss dieser Bearbeitung besteht in dem bisher noch nicht erbrachten zweifellosen Nachweise, dass der Verlauf der kleinen und regelmässigen Schwankungen des Erdstromes mit dem Verlaufe der erdmagnetischen Tagesperiode ganz übereinstimmt, ein Ergebniss, welches bei den kürzeren in Greenwich benutzten Leitungen, wahrscheinlich infolge des verhältnissmässig stärkeren Vorwiegens der Erdplattenströme bei weitem nicht so klar hervortrat.

Herr Professor Dr. Rühlmann aus Chemnitz, Mitredakteur des Vereinsorgans, der Elektrotechnischen Zeitschrift, führte sodann eine elektrische Bogenlampe für Projektionszwecke vor und besprach eingehend die Einrichtung und Benutzung der überaus einfachen und für geringen Preis herzustellenden Konstruktion. Derselbe schloss hieran eine kurze Notiz über einen von Herrn Professor A. Weinhold hergestellten Erdschluss-Prüfer für Glühlicht-Anlagen.

Herr von Hefner-Alteneck zeigte einen neuen Morse-Apparat, bei dem das Farbrädchen, das die Schrift auf dem Papierstreifen aufzeichnet, senkrecht zum Streifen gestellt ist, so dass die Zeichen steilrecht auf dem Papiere erscheinen: die Punkte als dünne Querstriche, die Striche in der Form von Rechtecken. Durch diese veränderte Stellung des Farbrädchens wird eine gedrängtere Schrift erzeugt, eine grössere Uebersichtlichkeit derselben erzielt und dem bei der gewöhnlichen Morse-Schrift häufig vorkommenden falschen Ablesen vorgebeugt. Da die neue Schrift kaum die Hälfte der für gewöhnliche Morse-Buchstaben erforderlichen Streifenlänge einnimmt, so tritt auch eine Papierersparniss von 50 bis 60 pCt. ein.

Der Herr Staatssekretär Dr. von Stephan, der Ehrenpräsident des Vereins, der inzwischen den Vorsitz übernommen hatte, ergriff hierauf das Wort und sprach allen denjenigen einheimischen wie auswärtigen Mitgliedern des Vereins, die in der verflossenen Arbeitsperiode sich an der Förderung der elektrischen Wissenschaft betheiligt haben, seinen Dank aus. Er

theilte ferner mit, dass Berlin in diesem Sommer die Ehre haben werde, in seinen Mauern den allgemeinen Telegraphenkongress zu begrüssen, nachdem die von der Kaiserlichen Regierung zur Beschickung des Kongresses ergangenen Einladungen allerorten angenommen worden sind. Zu Ehren des Kongresses, der voraussichtlich am 10. August die Vertreter von Regierungen und der Telegraphen-Kabelgesellschaften aus allen fünf Erdtheilen hier vereinigen wird, dürfte eine ausserordentliche Sitzung des Vereins in Aussicht zu nehmen sein. Nachdem der Herr Ehrenpräsident den Versammelten den Wunsch ausgedrückt hatte, dass sie alle im Sommer Zeit und Gelegenheit zur Erfrischung finden möchten, um im Winterhalbjahr mit neuer Schaffensfreudigkeit die wissenschaftliche Kampagne zu eröffnen, schloss er die Sitzung mit der Mittheilung, dass die nächste ordentliche Sitzung auf den 27. Oktober festgesetzt sei.

Haftpflicht.

v. O. **Haftung juristischer Personen (des Eisenbahnfiskus) für Versehen ihrer Beamten und Beauftragten für den ausserkontraktlich verursachten Schaden.** Aus den Entscheidungsgründen: „Auf dem Bürgersteig am Görlitzer Bahnhof zu Berlin war unterlassen, bei eingetretenem Glatteis Sand oder Asche zu streuen. Infolge dessen war Kläger gefallen, hat die Kniescheibe gebrochen und ist erwerbsunfähig geworden. Der Eisenbahnfiskus wurde verurtheilt, den Kläger durch Zahlung dessen, was er früher verdient hat, zu entschädigen, denn § 366 No. 10 R.-Str.-G.-B's enthält das allgemeine Gebot, alle zur Erhaltung der Sicherheit auf öffentlichen Strassen erlassenen Polizeivorschriften zu befolgen. Die für den Fall der Nichtbefolgung angedrohte Strafe hat zwar für den Fiskus keine Bedeutung, dadurch wird jedoch die Verpflichtung des Fiskus, das von den Polizeibehörden in ihren Verordnungen zu dem von dem Gesetze angeführten Zwecke erforderlich Erachtete seinerseits auszuführen, keineswegs ausgeschlossen. Nach § 88 des Strassenreinigungs-Reglements hat nun in Berlin die Polizeibehörde jeden Grundbesitzer verpflichtet, bei eintretendem Glatteise die an sein Grundstück grenzenden Bürgersteige in dem oben näher angegebenen Umfange zu bestreuen. Der hierdurch begründeten speziellen gesetzlichen Verpflichtung unterliegt der Beklagte in privatrechtlicher Hinsicht ebenso wie jede physische Person. Wird sie in Fällen, wo die Befolgung geboten und möglich war, nicht befolgt, so haftet deshalb der Fiskus für den ausserkontraktlich verursachten Schaden und kann den Beschädigten nicht an seine Beamten verweisen. In diesem Sinne sind auch bereits frühere Urtheile der höchsten Gerichtshöfe ergangen (Entsch. des Reichsgerichts Bd. VIII. S. 236). Hier kommt überdies noch hinzu, dass seitens des Beklagten Einreden, wonach er durch Aufträge an geeignete Beamte oder sonst für die Befolgung der Polizeiverordnung Vorsorge getroffen habe, in den Instanzen nicht erhoben sind.“ (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 18. April 1885; Rep. 26/85. Preuss. Verw.-Bl. 1885. S. 287.)

Strafrecht.

v. O. **Gefährdung eines Eisenbahntransportes.** Die Bestimmungen der §§ 315 und 316 des R.-Str.-G.-B's finden, entsprechend der bisherigen Rechtsprechung des Reichsgerichts, auch auf die sogen. Strasseneisenbahnen mit Lokomotivbetrieb Anwendung. Aus den Entscheidungsgründen: „Die Vorschriften des Abschnittes 27 des R.-Str.-G.-B's beruhen vorwiegend auf dem Gedanken, dass die mechanischen Naturkräfte sich der Beherrschung durch den Menschen entziehen und sonach zu unabsehbaren schädigenden Erfolgen führen können. Deshalb sollen durch die vorgesehenen Strafandrohungen Handlungen verhindert werden, welche zur Entfesselung solcher Naturkräfte geeignet sind. In seiner konkreten Anwendung hat dieser Gedanke zu den Strafvorschriften der §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-B's Veranlassung gegeben. Sie sollen der Ausschreitung der von der Eisenbahn zum Zwecke der Beförderung von Menschen und Güter verwendeten elementaren Kraft vorbeugen, indem sie die ordnungsmässige Benutzung dieser Kraft gegen Störungen zu schützen suchen, welche die Ablenkung derselben in ungeordnete Bahnen möglicherweise nach sich ziehen würden. Nach dem gemeinen Sprachgebrauch, dessen sich das R.-Str.-G.-B. bedient, ist weiter aber auch für den Begriff der „Eisenbahn“ eine für dieselbe bestimmte, mit Schienen belegte Fahrbahn erforderlich. Deshalb erscheint dieser Begriff auch auf die hier in Rede stehende Kasseler Strasseneisenbahn anwendbar. Ob dieselbe mit grösserer oder geringerer Schnelligkeit fährt, mit grösserer oder geringerer Leichtigkeit zum Stillstand gebracht werden kann, ist ohne Bedeutung, da hiervon die Strafen der §§ 315 und 316 R.-Str.-G.-B's nicht abhängen. Es kann auch nichts darauf ankommen, dass gerade die Gefahr des Zusammenstosses mit anderen Zügen der Bahn ausgeschlossen sein soll, weil ihr ordnungswidriger Betrieb umsomehr jedenfalls andere Gefahren herbeizuführen geeignet ist, als derselbe auch im Innern der Stadt und auf einer Fahrbahn stattfindet, welche im allgemeinen von der Benutzung des Publikums nicht ausgeschlossen ist. Ebensowenig Beachtung kann die Behauptung beanspruchen, die Polizei würde ihre Genehmigung zu der Strassenbahn nicht ertheilt haben, wenn ihr Betrieb mit besonderen Gefahren für die Passanten verbunden wäre. Es wird hierbei nicht beachtet, dass die Konzessionirung eines Unternehmens nicht schon allein durch die Erwägung verhindert werden darf, es könnten durch dasselbe Gefahren herbeigeführt werden und vielmehr nicht verweigert zu werden pflegt, wenn sein öffentlicher Nutzen höher veranschlagt werden muss, als die Möglichkeit einer Beschädigung anderer infolge seines Betriebes. Anderenfalls hätte von der Anlegung von Eisenbahnen überhaupt abgesehen werden müssen, denn Unglücksfälle sind bei ihrem Betriebe nicht ausgeschlossen, mögen sie auch noch so gut geleitet werden.“ (Erk. des I. Strafsenats des Reichsgerichts vom 1. Dezember 1884 wider R.; Rep. 2823/84. A.)

Litteratur.

— st. — **Die Ausgleichungsrechnung nach der Methode der kleinsten Quadrate in der praktischen Geometrie.** Von Dr. C. Koppe, Professor der Geodäsie am Polytechnikum in Braunschweig. Nordhausen. Verlag von J. Koppe 1885.

Die Ausgleichungsrechnung, welche lehrt, wie man aus mehreren Messungen die zuverlässigsten Resultate ableitet und Messungen von vornherein so anlegt, dass die Genauigkeit der aus ihnen abgeleiteten Resultate eine verlangte wird, wurde von ihrem Erfinder Gauss in die Astronomie und Geodäsie eingeführt und bald ein wesentlicher Bestandtheil dieser Wissenschaften. In der praktischen Geometrie im engeren Sinne, der sogenannten niederen Geodäsie, konnte sie nicht zur Geltung gelangen, so lange hier die graphischen Methoden vorherrschten und man sich mit sogenannten Controlmessungen begnügte und aus der mehr oder minder guten Uebereinstimmung der erhaltenen Resultate auf die erreichte Genauigkeit schloss.

Seitdem aber auch in der niederen Geodäsie die Resultate in Zahlen verlangt werden, hat auch in dieser Praxis die Methode der kleinsten Quadrate Eingang gefunden.

Dies hat den Verfasser veranlasst, seine während zehnjähriger praktischer Anwendung der Ausgleichungsrechnung bei der Gotthardbahn und den Gradmessungsarbeiten in der Schweiz gemachten Erfahrungen in vorliegendem Buche zu verwerthen. Dasselbe soll kein systematisches Lehrbuch sein, sondern hauptsächlich an Beispielen die Ausgleichungsrechnung lehren und Lust und Liebe dazu erwecken.

Der Inhalt ist in eine Einleitung und 5 Hauptabschnitte getheilt, welche die Beobachtungsfehler und das Gesetz ihrer Vertheilung, die Methode der kleinsten Quadrate angewendet auf einfache Ausgleichungsaufgaben, die mittleren Fehler und Gewichte, vermittelnde und bedingte Beobachtungen und vermittelnde Beobachtungen mit Bedingungsgleichungen behandeln.

Obgleich kaum viele unserer Leser in den Fall kommen werden, sich des vorliegenden Buches zu bedienen, so wollen wir doch nicht unterlassen, darauf aufmerksam zu machen.

Miszellen.

Internationale Ausstellung von Erfindungen 1885 in London.

In London und zwar in den alten Ausstellungsräumen bei South-Kensington, ist am 4. Mai eine auf die Dauer von etwa 6 Monaten berechnete internationale Ausstellung eröffnet, welche in 31 Klassen u. a. Architektur-, Ingenieur- und Eisenbahnwesen, Motoren und Apparate zur Kraftvertheilung, Schiffbau, hydraulische Maschinen, Pumpen, Krähne, Werkzeugmaschinen, wissenschaftliche Instrumente, Beleuchtungswesen, Keramik, Aeronautik u. s. w. enthält. Es handelt sich um ein Unternehmen, ähnlich der Frankfurter Patentausstellung vom Jahre 1881; doch ist in Bezug auf das Alter der ausgestellten Neuheiten in London weiter zurück gegriffen worden, als in Frankfurt, indem man alle seit 25 Jahren entstandenen Neuheiten zuliess.

Der „official Agent“ der Ausstellung J. R. Somers Vine, 96 London Wall E. C., versendet soeben einen „Railway-Guide“, der neben einer übersichtlichen Zusammenstellung der Reisegelegenheiten das wesentlichste über die Londoner internationale Ausstellung von Erfindungen enthält und ein gutes Mittel zur ungefähren Orientirung darüber bietet.

(Berichte über diese Ausstellung brachten wir bereits in No. 41 und 42.)

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Berichtigungen.

Hessische Ludwigsbahn. Wegen Widerspruchs betheiligter Königlich Preussischer Eisenbahn-Direktionen ziehen wir unsere Bekanntmachung vom 21. April l. J., betreffs Einführung neuer Frachten für unsere Stationen Frankfurt Ostbahnhof, Hanau, Höchst a/M. und Wiesbaden im Verkehr mit Stationen der Direktionsbezirke Berlin und Breslau, hierdurch mit Wirkung per 1. August l. J. zurück.

Mainz, den 14. Juni 1885. (1300)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

II. Güterverkehr.

Hessische Ludwigsbahn. Am 1. Juni ist der Nachtrag III zum Bayerisch-Hessischen Holztarif in Kraft getreten. Derselbe enthält neue Frachtsätze zwischen Lindau und Hessischen Stationen, sowie Ergänzungen zum Haupttarif. Derselbe kann von unserem Tarifbüreau, welches auch nähere Auskunft ertheilt, bezogen werden.

Mainz, den 14. Juni 1885. (1301)
In Vollmacht des Verwaltungsrathes:
Die Spezialdirektion.

Am 1. Juli cr. tritt zu dem vom 1. Januar cr. ab gültigen Ausnahmetarife für Oberschlesische **Steinkohlen- etc.** Transporte nach Stationen der Stargard-Cüstriner Eisenbahn der Nachtrag 1 in Kraft. Derselbe enthält theilweise ermässigte Frachtsätze nach den Stationen Warnitz, Gr. Schönfeld, Pyritz, Mellentin, Lippehne und Glasow.

Druckexemplare des Nachtrags sind auf den Verbandstationen unentgeltlich zu haben.

Breslau, den 10. Juni 1885 (1302)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Vom 1. August 1885 neuen Stils ab erhöhen sich die Frachtsätze des Artikeltarifs 1 à 10 000 kg (Getreide etc.) im Verkehr zwischen den Russischen Verbandstationen (mit Ausnahme der Stationen Moskau, Wjasma, Smolensk, Minsk, Gorodeja der Moskau-Brester Eisenbahn, Kowno, Köschedary, Lhosli der St. Petersburg-Warschauer Eisenbahn, Libau, Poniewisch, Radsiwilischki, Schaulen, Slawzanischki der Libau-Romnyer Eisenbahn, Riga, Mitau, Autz der Mitauer Eisenbahn) einerseits und folgenden Schlesischen Stationen andererseits und zwar:

Breslau, Station des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau,
um . . . . 0,16 ℳ pro 100 kg

Freiburg i. Schl., Halbstadt loco und transito, Königszelt und Saarau, Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin,
um . . . . 0,10 ℳ pro 100 kg.

Ferner werden die Frachtsätze des Artikeltarifs 1 im Verkehr zwischen den Stationen Moskau, Wjasma, Smolens, Minsk und Gorodeja der Moskau-Brester Eisenbahn einerseits und den vorbezeichneten Schlesischen Stationen andererseits vom 1. September 1885 neuen Stils ab aufgehoben.

Bromberg, den 11. Juni 1885. (1303J)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit Gültigkeit vom 20. d. Mts. wird der im Staatsbahnverkehr Berlin-Breslau bestehende Ausnahmetarif 7 für die Beförderung von Eisenerzen, Kiesabbränden, Schweissofen-, Puddelofen- und Konverterschlacken nach den Stationen des Oberschlesischen Hüttenreviers auf die Versandstationen Dittersbach, Glückhilfgrube und Gottesberg ausgedehnt.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandstationen.

Breslau, den 13. Juni 1885. (1304)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Staatsbahnverkehr Berlin - Erfurt. Am 1. Juli d. J. gelangen für die neu zu eröffnende Station Ilversgehofen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn und mit sofortiger Gültigkeit zwischen Kodersdorf einerseits und Uhyst, Mücka, Niesky und Eichow andererseits direkte Tarifsätze zur Einführung.

Ferner treten sofort Aenderungen der Vorbemerkungen zum Kilometerzeiger und am 25. Juli d. J. berichtigte mit Frachterhöhungen verbundene Tarifkilometer für Neurode - Crossen und Eisenberg in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Güterexpeditionen.

Erfurt, den 12. Juni 1885. (1305)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Wismar-Rostocker Eisenbahn. Mit dem 20. Juni cr. tritt zu unserem vom Tage der Betriebseröffnung ab gültigen Lokal-Gütertarife der Nachtrag II in Kraft. Derselbe enthält eine neue Tariftabelle für die regulären Tarifklassen mit ermässigten Frachtsätzen für Eilgut, Stückgut und die Allgemeinen Wagenladungsklassen A1 und B, ferner Ausnahme-Tarifsätze für Steine in Wagenladungen von 10 000 kg.

Druckexemplare des Nachtrages sind durch Vermittelung unserer Stationen und bei der diesseitigen Betriebsverwaltung in Wismar käuflich zu beziehen.

Wismar, den 17. Juni 1885. (1306)
Der Vorstand der Wismar-Rostocker
Eisenbahngesellschaft.

Am 15. Juni d. Js. ist die an der Strecke Liegnitz - Goldberg belegene Station Kosendau des Eisenbahndirektionsbezirks Berlin in den **Stettin-Schlesisch/Märkisch - Sächsischen Verbands - Güterverkehr** einbezogen worden. Der Frachtberechnung werden die Entfernungen für Liegnitz zuzüglich 17 km zu Grunde gelegt.

Dresden, am 17. Juni 1885. (1307)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

A. priv. Kaiser Ferdinands - Nordbahn. Mit 1. Juli 1885 tritt der Nachtrag IX zum Gebührentarife der Wiener Verbindungsbahn vom 1. November 1879 in Kraft, derselbe enthält:

Theilweise Abänderung der Bestimmungen über die im Anschlussverkehre der Wiener Verbindungsbahn bestehenden Zuschlagsfristen zur reglementarischen Lieferungsfrist.

Wien, am 13. Juni 1885. (1308)

K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt" treten unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen im Ungarischen Elbeumschlags - Verkehr mit Laube, Tetschen / Bodenbach - Landungsplatz und Dresden-Elbkai für: Getreide aller Art, als: Weizen, Roggen, Gerste, Hafer, Mais, Hirse und Buchweizen, auch Hülsenfrüchte, sowie Oelsamen, als: Baumwollsamen, Hanfsamen, Leinsamen, Mohnsamen, Rübsamen, Raps, Dotter, Sesamsaat (Ostindischer Oelsamen), ferner Malz, Mühlenfabrikate (Getreidemehl, Spelz und Griesmehl, Kleie, Graupen, Grütze, Gries, gerollte Gerste, geschrotenes Getreide) bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen mit der Bestimmung nach Frankreich, Holland u. Belgien bis Ende 1885 ermässigte Frachtsätze im Reklamationswege in Kraft. Dieselben liegen, in Refaktietabellen für Laube sowie für Dresden-Elbkai zusammengestellt, bei den betheiligten Verwaltungen zur Einsicht bezw. zum Bezuge bereit.

Wien, am 16. Juni 1885. (1309)
Die Betriebsdirektion.

Deutsch - Oesterreichisch - Ungarischer Seehafenverband. Verkehr mit Oesterreich. Am 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag V zum Verbandsgütertarif Theil II Heft 1, d. d. 1. September 1884, in Kraft. Derselbe enthält Tabellen für die zeitweilige Kürzung der Frachtsätze, ferner neue bezw. geänderte Frachtsätze für einzelne Ausnahmetarife und neue bezw. geänderte Frachtsätze für den Klassengutverkehr.

Exemplare sind bei den betheiligten Verwaltungen und namentlich bei der Verkehrsdirektion der privilegirten Oesterreichisch - Ungarischen Staatseisenbahn-Gesellschaft in Wien, I. Pestalozzigasse 8, erhältlich. (1310RM)

III. Personen- und Gepäckverkehr.

Personenverkehr im Staatsbahn-, Mitteldeutschen und Schweizerisch - Mitteldeutschen Verbande. Mit dem 1. August cr.

werden die Preise der Retourbillets von Berlin (Anhaltischer und Potsdamer Bahnhof) in I. Klasse um 90 ₰, in II. Klasse um 70 ₰, in III. Klasse um 60 ₰ erhöht. Die Billets sind dafür zur Rückfahrt auch nach den Fernstationen der Berliner Stadtbahn ohne Nachzahlung gültig. In umgekehrter Richtung kommt vom gleichen Tage ab nur eine Sorte Retourbillets mit den zur Zeit nach Berlin (Stadtbahn) bestehenden mit den obigen übereinstimmenden Preisen zur Ausgabe, welche sowohl zur Fahrt nach und von den Fernstationen der Stadtbahn als nach und von dem Anhaltischen und Potsdamer Bahnhofe gültig ist.

Erfurt, den 17. Juni 1885. (1311)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 48. 1885.





Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements - Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . 20 Mk. für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk. pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger - Strasse 32.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3 gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 66.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 24. Juni 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 18. Juni 1885.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Zur Geschichte des Deutschen Eisenbahn-Tarifwesens.

In dem 2. und 3. Heft des im Ministerium der öffentlichen Arbeiten herausgegebenen „Archiv für Eisenbahnwesen" Jahrg. 1885 ist ein sehr beachtenswerther von Herrn Regierungsrath Ulrich in Elberfeld verfasster Aufsatz publizirt worden. Mit Recht beklagt derselbe in dem einleitenden Artikel den Mangel einer Geschichte des Deutschen Eisenbahn - Tarifwesens und empfiehlt, jede Vernichtung von Tarifakten einzustellen und eine gründliche Sichtung des vorhandenen, namentlich älteren Materials vorzunehmen, als Grundlage für eine Geschichte der bisherigen Entwickelung des Deutschen Tarifwesens, für welche mit der Verstaatlichung der meisten Deutschen, insbesondere der Preussischen Privatbahnen eine erste Epoche zum Abschluss gekommen ist.

Als Vorarbeiten für eine solche Geschichte empfiehlt der Verfasser die Entwickelung der Lokaltarife einzelner wichtiger Bahnen, sowie einzelner bedeutender Tarifverbände aktenmässig darzustellen*) und unter einander zu vergleichen. Man wird sowohl mit diesem Vorschlage als mit der Behauptung des Herrn Verfassers sich vollkommen einverstanden erklären können, dass eine solche geschichtliche Darstellung des Deutschen Tarifwesens nicht nur an sich interessant ist, sondern deren Kenntniss auch nothwendig erscheint zum Verständniss der geltenden Tarifgestaltung im ganzen, wie vieler Einzelheiten derselben. „Die Entwickelung des Deutschen Tarifwesens bildet nicht nur einen wichtigen, wo nicht den wichtigsten Theil der Entwickelung des Deutschen Eisenbahnwesens, sondern hängt auch eng zusammen mit der wirthschaftlichen Entwickelung Deutschlands seit der Eisenbahnzeit. Niemand ist im Stande dieselbe richtig zu beurtheilen und darzustellen, wenn er nicht die Entwickelung des Deutschen Eisenbahn-Tarifwesens und den weitgehenden Einfluss desselben auf die Umwälzung aller wirthschaftlichen Verhältnisse der letzten 50 Jahren berücksichtigt."

*) Die einzige derartige Einzeldarstellung ist die Geschichte des Mitteldeutschen Eisenbahnverbandes in den Jahren 1853 und 1854 (1857 als Manuskript gedruckt), welche eine vollständige Zusammenstellung der Verhandlungen und Beschlüsse des genannten Verbandes in den erwähnten Jahren bringt, aber leider nicht weiter fortgesetzt ist.

Um mit gutem Beispiel voran zu gehen veröffentlicht Herr Regierungsrath Ulrich dann im 3. Heft des „Archivs" l. c. eine Zusammenstellung der Tarifsätze der Preussischen Eisenbahnen aus dem Jahre 1853, welche sich in den Akten der Königlichen Eisenbahndirektion zu Elberfeld, deren Mitglied der Verfasser ist, gefunden hat.*) In sehr übersichtlicher Form werden die Tarifsätze der damals in Betrieb stehenden Preussischen Bahnen (vom Herrn Verfasser geographisch geordnet) für den Personen-, Gepäck-, Equipagen-, Hunde-, Pferde-, Vieh- und Gütertransport aufgeführt und am Schluss der so tabellarisch zusammengestellten Tarifsätze die jetzt geltenden Preussischen Staatsbahntaxen zur Vergleichung gegenüber gestellt. Die Zusammenstellung bietet ein, wenn auch nicht vollständiges, so doch übersichtliches Bild der damaligen Tarifverhältnisse und ist als Muster für weitere derartige Zusammenstellungen zu empfehlen.

Auf folgende Punkte, welche eine Rundschau über die Tarifverhältnisse der Preussischen Eisenbahnen im Jahre 1853 gewähren, macht Herr Regierungsrath Ulrich besonders aufmerksam: Die vierte Personenklasse ist bereits bei einer geringeren Zahl von Bahnen, nämlich der Bonn-Kölner, Köln-Mindener und Münster-Hammer Eisenbahn eingeführt; es ergibt sich hieraus, dass dieselbe nicht, wie häufig angenommen, zuerst bei den Staatsbahnen eingeführt ist. Die Personentarife sind im allgemeinen nicht erheblich höher, als die heutigen, zum Theil sogar billiger (besonders die Sätze der Bonn-Kölner Bahn, wobei vielleicht die Konkurrenz der Rheinschifffahrt eingewirkt hat). Besondere Preise für Schnell- und Kourierzüge

*) Die Tarifnormen und Tarifsätze, welche in den Jahren 1858—1869 in Geltung waren, findet man in Anlage XXII meines Werkes „Deutschlands Eisenbahnen" (Versuch einer systematischen Darstellung der Rechtsverhältnisse aus der Anlage und dem Betriebe derselben von Dr. W. Koch, Marburg 1860) auf Grund der in den Anmerkungen namhaft gemachten Reglements und Tarife zusammengestellt. Dr. K.

finden sich nur bei fünf Bahnen (Köln-Minden, Magdeburg-Halberstadt, Magdeburg-Leipzig, Berlin-Potsdam-Magdeburg und Berlin-Hamburg), ermässigte Retourbillets bei zehn Bahnen (darunter Saarbrücker, Rheinische, Berg.-Märk., Berl.-Potsd.-Magd., Niederschles.-Märk. und Ostbahn), gelten aber meist nur einen Tag. Ermässigung für Kinder gewährt nur die Ostbahn.

Im Gütertarif wird in der Regel unterschieden ein Normalsatz, ein erhöhter Satz für sperrige und voluminöse Güter und ein ermässigter Satz. Eine Eilgutklasse gibt es bei den meisten, aber nicht bei allen Bahnen, und zwar den doppelten, anderthalbfachen Satz oder auch besondere Sätze.

Die ermässigte Klasse theilt sich vielfach in mehrere Unterabtheilungen und wird in der Regel nur bei Aufgabe von Wagenladungen gewährt, welche aber sehr verschieden festgesetzt sind. Bei vielen Bahnen gelten diese Sätze nur dann, wenn das Gut über die ganze Bahn befördert wird, während auf kürzeren Strecken erhöhte Sätze eintreten. Interessant ist ferner, dass von Expeditionsgebühren nirgends die Rede ist.

Die ausserordentliche Verschiedenheit nicht nur der Einheitssätze für die verschiedenen Klassen, sondern auch in der Klassifikation der Güter bei den einzelnen Bahnen zeigt sich, wenn man wie der Herr Verfasser in einer sehr übersichtlichen Tabelle die Einheitssätze der wesentlichsten Güter vergleicht. Geradezu überraschende Unterschiede finden sich und zwar nicht nur bei geographisch getrennt von einander gelegenen, sondern selbst bei angrenzenden und dasselbe Verkehrsgebiet bedienenden Bahnen, so dass die Unterschiede zum grossen Theil rein willkürlich zu sein resp. den verschiedenen Ansichten der betreffenden Eisenbahnverwaltungen über den Nutzen hoher oder niedriger Tarife zu entspringen scheinen.

Nehmen wir z. B. die Bahnen in der Rheinprovinz in dem nicht sehr ausgedehnten Verkehrsgebiet Aachen-Bonn und Aachen-Elberfeld und aneinander angrenzend, welch' bedeutende Unterschiede zeigen sich da in den Einheitssätzen der in der Tabelle aufgeführten Güter! Die Bonn-Kölner und Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn tarifiren die aufgeführten Güter im Durchschnitt 50 pCt. höher als die Rheinische Eisenbahn und mehr als 100 pCt. höher, als die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter Eisenbahn. Aehnlich finden wir im Osten die Einheitssätze der Berlin-Stettiner Bahn durchschnittlich 100 pCt. höher als die der Berlin-Hamburger und der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn. Vergleicht man aber die Minimal- und Maximal-Einheitssätze der sämmtlichen Bahnen für die Güter in der Tabelle, so zeigen sich noch grössere Unterschiede. So hat für Baumwolle, Spiritus, Oel und Rohzucker Bonn-Köln den Einheitssatz von 9 ₰ für die Centnermeile, die Niederschlesisch-Märkische Bahn 2,44 ₰. Für Bier, Butter, Felle und Häute, Holz, Kaffee, Mehl, Salz, Tabak, Wein hat wieder Bonn-Köln den höchsten Einheitssatz von 9 ₰ für die Centnermeile, während für Bier, Butter, Felle und Häute, Kaffee, Tabak, Wein die Berlin-Hamburger Bahn 3,4 ₰, für Mehl 2,2 ₰ einrechnet, die Niederschlesisch-Märkische für Holz 1,51 ₰ und die Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter für Salz 2 ₰. Für Getreide, Hülsenfrüchte und Kartoffeln hat Düsseldorf-Elberfeld den höchsten Satz von $8^1/_2$ ₰, während die beiden erstgenannten Artikel auf der Berlin-Hamburger Eisenbahn nur 2,2 ₰, auf der Ostbahn 2,25 ₰ zahlen, Kartoffeln auf der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn nur 1,51 ₰. Stab- und Bandeisen zahlen auf der Düsseldorf-Elberfelder Eisenbahn 8½ ₰, Roheisen auf der Thüringischen, Magdeburg-Halberstädter und Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn 5 ₰, Steine und Kokes auf der Berlin-Stettiner Eisenbahn 6 ₰, Kalk auf der Rheinischen Eisenbahn 6½ ₰, während alle diese Artikel bei der Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn den Einheitssatz von 1,51 ₰ für die Centnermeile geniessen. Wolle wird bei der Berlin-Stettiner und Neisse-Brieger Bahn zum Satz von 10 ₰ für die Centnermeile gefahren, bei Berlin-Hamburg zum Satz von 3,4 ₰, bei der Aachen-Düsseldorf-Ruhrorter und Niederschlesisch-Märkischen Eisenbahn zu 3,5 ₰. Für Steinkohlen hat den höchsten Einheitssatz Berlin-Stettin mit 6 ₰, dann folgen Berlin-Potsdam-Magdeburg und Magdeburg-Halberstadt mit 5 ₰, während den niedrigsten Einheitssatz die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn hat mit 1,51 ₰ bezw. mit 1,01 ₰ für Oberschlesische Kohlen, welche die ganze Bahnlänge durchfahren, dann folgt die Köln-Mindener Eisenbahn mit einem Satz von $1^2/_3$—2 ₰ je nach der Transportlänge, Aachen-Düsseldorf-Ruhrort mit 2 ₰, Berlin-Hamburg mit 2,2 ₰, Westfälische Eisenbahn und Ostbahn mit 2,25 ₰, Saarbrücker Bahn mit 2,38 ₰, Rheinische mit 2,50 ₰, Bergisch-Märkische mit 2,8 ₰.

Dass diese Unterschiede in den Frachten, welche bis zu 600 pCt. gehen, auf die Entwickelung der wirthschaftlichen Verhältnisse von höchsten Einfluss sein mussten, bedarf keiner weiteren Ausführung. Es liegt auf der Hand, dass eine Produktion, welche für ihre Rohstoffe das 3—6fache an Fracht von dem zahlen musste, was einige Meilen davon an einer anderen Bahn für dieselben Rohstoffe erhoben wurde, die Konkurrenz mit einer gleichartigen Produktion an der letzteren Bahn unter sonst gleichen Verhältnissen nicht lange aufnehmen konnte, vielmehr wenn irgend möglich ihren Betrieb an die letztere Bahn verlegen musste. Eine eingehende Darstellung der wirthschaftlichen Entwickelung der einzelnen Landestheile in der Eisenbahnzeit würde hierfür wahrscheinlich überraschende Belege liefern und noch leichter dürfte sich feststellen lassen, welchen Einfluss auf den Handel Hamburgs und Stettins der Umstand geübt hat, dass die Tarife der Berlin-Stettiner Bahn durchschnittlich fast um 100 pCt. höher waren als die der Berlin-Hamburger Bahn. Heutzutage erscheinen solche Verhältnisse kaum mehr denkbar, man hat es schon vergessen, dass vor noch nicht langer Zeit derartige, wenn auch nicht so erhebliche Frachtunterschiede auf den verschiedenen Preussischen Bahnen noch bestanden haben. Denn bekanntlich sind diese Unterschiede in den Einheitssätzen der verschiedenen Preussischen Bahnen zwar mit der Verdichtung des Eisenbahnnetzes allmählich geringer geworden, aber sie haben ihre grundsätzliche Beseitigung erst gefunden durch die Verstaatlichung der Preussischen Bahnen. Erst seitdem ist das Prinzip der gleichen Einheitssätze aufgestellt und dadurch nicht nur die gleiche gerechte Behandlung aller Landestheile und Verkehrsinteressen gesichert, sondern auch die Grundlage für eine gesunde naturgemässe Entwickelung geschaffen, welche bei den so höchst ungleichen und wechselnden Frachtverhältnissen in der Zeit der privatwirthschaftlichen Zersplitterung des Eisenbahneigenthums nicht vorhanden war. Und wenn wir die Einheitssätze der Preussischen Staatsbahnen mit den Einheitssätzen von 1853 vergleichen, so sind schon die Sätze für 5 000 kg im Durchschnitt billiger, als die damaligen Minimalsätze, während die Sätze für 10 000 kg erheblich hinter den niedrigsten Sätzen von 1853 zurückbleiben.

Bemerkenswerth ist endlich das folgende Urtheil, welches Herr Regierungsrath Ulrich über die direkten und Verbandstarif-Verhältnisse des Jahres 1883 auf Grund der erwähnten Zusammenstellung fällt:

„Die beiden ersten Deutschen Eisenbahntarifverbände, welche damals schon bestanden, der Norddeutsche und der Mitteldeutsche Verband finden sich mehrfach erwähnt. Der letztere hatte damals gleiche Verbandseinheitssätze Eilgut 10 ₰, Normalgut 5 ₰, ermässigtes Gut 4 ₰ die Centnermeile, im Personenverkehr I. Klasse 7⅓ Sgr., II. Klasse 4¼ Sgr., III. Klasse 3⅙ Sgr., bei Nachtschnellzügen I. Klasse 8⅓ Sgr., II. Klasse 5⅓ Sgr., III. Klasse $4^1/_2$ Sgr. die Personenmeile, sowie 50 Pfund Freigepäck. Es ergibt sich dies auch aus der (in vorstehender Anmerkung citirten) Geschichte des Mitteldeutschen Verbandes. Dagegen hatte der Norddeutsche Verband keine gleichen Verbandseinheitssätze, überliess vielmehr jeder Bahn die ihr passenden Einheitssätze einzurechnen, vielfach wurden gar keine solchen festgestellt, sondern nur Gesammtsätze zwischen den verschiedenen Stationen gebildet, wie aus den Bemerkungen bei der Magdeburg-Halberstädter und der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn erhellt. Wir sehen also bei diesen beiden Verbänden schon die zwei entgegengesetzten Grundsätze vertreten, welche sich in dem Verbandswesen bis zum heutigen Tag gegenüberstehen. Zum grossen Schaden der Entwickelung unserer Tarifgestaltung hat bekanntlich das Prinzip des Norddeutschen Verbandes, welches die volle Selbstständigkeit der einzelnen Verbandsverwaltungen in der Festsetzung der Einheitssätze bezw. die Einrechnung von Gesammtantheilen in die Verbandstarife zuliess, die weitaus grösste Verbreitung gefunden. Erst in neuerer Zeit ist man durch das Vorgehen der Elsass-Lothringischen Bahnen, welche in den direkten Raumtarifen den Grundsatz gleicher Einheitssätze soweit möglich durchführten, und der Preussischen Staatsbahnen, welche die Einrechnung ihrer normalen Einheitssätze für die direkten Verkehre anstreben, zu dem richtigeren Grundsatz des alten Mitteldeutschen Verbandes in vielen Verbänden zurückgekehrt. Denn durch denselben wird nicht nur eine gleichmässigere Tarifbildung herbeigeführt und die Abrechnung wesentlich vereinfacht, sondern auch eine gerechte Vertheilung der Vortheile der direkten Tarife unter den Verbandsmitgliedern allein gewährleistet.

Was im übrigen die direkten Tarife betrifft, so sind solche nur bei einem Theil der Preussischen Bahnen verzeichnet, bei der Rheinischen und Aachen-Ruhrort-Düsseldorfer Eisenbahn, welche einen direkten internationalen Verkehr mit Belgien haben, dann der Thüringischen, Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Wittenberger, Magdeburg-Halberstädter, Berlin-Anhalter, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Berlin-Hamburger Eisenbahn, Niederschlesischen Zweigbahn und Oberschlesischen Eisenbahn. Für manche dieser direkten Verkehre gibt es nur eine Klasse, die Normalklasse z. B. bei einigen Verkehren der Berlin-Hamburger und Oberschlesischen Eisenbahn. Aber im übrigen bemerkt man bei diesen und anderen Bahnen an den verschiedenartigen Einheitssätzen der verschiedenen direkten Verkehre bereits den Anfang jener bunten Mannigfaltigkeit in der Tarif-

gestaltung, welche mit der weiteren Ausdehnung der Verbands- und direkten Tarife bald das Deutsche Gütertarifwesen zu einem wahren Chaos verwirrte."

Zur Jubelfeier der Belgischen Eisenbahnen.

Das mit Eisenbahnen so reich gesegnete Belgien feiert in diesem Jahre die 51. Wiederkehr des Tages, an welchem es die erste seiner Eisenbahnstrecken dem öffentlichen Verkehre übergeben hat.

Inwieweit die Entwickelung des engmaschigen Belgischen Netzes auf die Hebung des Handels und der Industrie sowie auf die Förderung der Volkswohlfahrt und des wirthschaftlichen Lebens dieses Landes eingewirkt, das zu untersuchen ist für heute unsere Aufgabe nicht, wir wollen uns vielmehr mit denjenigen Veranstaltungen beschäftigen, welche seitens der Regierung zur würdigen Feier des für Belgien so bedeutungsvollen Tages getroffen werden. Die Feier fällt mit derjenigen der internationalen Ausstellung in Antwerpen und den seit jeher wohlgepflegten Nationalfesten zusammen, und es wird bei Gelegenheit der während der letzteren stattfindenden öffentlichen Aufzüge auch die Entwickelung der Eisenbahn-Transportmittel zur Darstellung gelangen. Ihre internationale Bedeutung erhält die Jubelfeier jedoch erst durch den von der Regierung berufenen Eisenbahnkongress, welcher sich mit dem Studium der im Bau und Betriebe der Eisenbahnen einzuführenden Verbesserungen beschäftigen wird. Zur Vorbereitung und Leitung dieses Kongresses, welcher in den Tagen vom 8. bis 15. August d. J. in Brüssel abgehalten werden wird, hat der Minister der öffentlichen Arbeiten, Herr Olin, eine Spezialkommission ernannt, welche aus folgenden Mitgliedern besteht:

Fassiaux, Secrétaire général du Département des Chemins de fer, Postes et Télégraphes, Vorsitzender,
Belpaire, Administrateur des Chemins de fer de l'Etat,
de Bruyn, Directeur de chemin de fer,
Dubois, Administrateur des Chemins de fer de l'Etat,
Lamal, Inspecteur général, Administrateur des Ponts et Chaussées,
Morelle, Directeur général des Ponts et Chaussées,
Philippe, Inspecteur général des lignes Nord-Belge,
Baron Prisse, Directeur du chemin de fer d'Anvers à Gand,
J. Urban, Directeur général du Gand Central Belge und
A. de Laveleye, Ingénieur, Sekretär der Kommission.

Der Präsident hat vor einiger Zeit namens der Kommission an die Regierungen und die Eisenbahnverwaltungen die Bitte gerichtet, an dem internationalen Werke durch Entsendung eines oder mehrerer Vertreter mitwirken zu wollen, denselben auch gleichzeitig das Programm der zu behandelnden Fragen vorgelegt und dieselben zur Formulirung und Mittheilung etwaiger Abänderungsvorschläge der Tagesordnung aufgefordert.

Infolge dieser Einladung haben bereits Vertreter der Regierungen und Eisenbahnen Amerikas, Frankreichs, Ungarns, Russlands, Preussens (5 Verwaltungen), Bayerns, Badens, der Niederlande, Rumäniens, Dänemarks, Schwedens und Norwegens ihre Betheiligung zugesagt, so dass der internationale Charakter des Kongresses vollkommen gewahrt erscheint.

Zur Leitung der Verhandlungen wird aus dem Schosse der Versammlung ein Büreau gewählt, welches aus einem Vorsitzenden, vier Stellvertretern desselben, einem Generalsekretär und mehreren Sekretären bestehen soll. Mit der Vorbereitung der auf der Tagesordnung stehenden Fragen werden mehrere Ausschüsse betraut, welche dem Plenum das Resumé ihrer Berathungen vorzutragen haben; diese Ausschüsse schreiten zur Wahl eines Büreaus und ernennen Referenten für die einzelnen Fragen.

Für die Verhandlungen im Plenum hat man die Nachmittagsstunden von 2—5 Uhr reservirt, während die Vormittagsstunden den Arbeiten in den Spezialkommissionen oder in den Ausschüssen gewidmet werden sollen. Die Diskussion im Plenum wird sich auf die auf der Tagesordnung stehenden Fragen erstrecken, über welche ein Bericht eines der Ausschüsse erstattet worden ist. Das Protokoll wird nur den allgemeinen Gang der Verhandlungen sowie die Angabe der gestellten Anträge nebst den Motiven und endlich das Resultat der Berathungen resumiren. Es steht indessen jedem Abgeordneten frei, die detaillirte Aufnahme seiner Ausführungen in das Protokoll zu verlangen, in welchem Falle er aber gehalten ist, die Niederschrift derselben im Laufe des Abends desjenigen Tages zu liefern, an welchem die Sitzung stattgefunden hat. An den Verhandlungen, welche in Französischer Sprache geführt werden, dürfen nur die mit persönlicher Karte versehenen Delegirten theilnehmen und es werden die in anderer als der Französischen Sprache gestellten Anträge etc. der Delegirten von Dolmetschern übersetzt werden.

Das Programm der zur Verhandlung gelangenden Gegenstände umfasst folgende Fragen:

1. Abtheilung. Zugförderung und Betriebsmittel.

I.

Studium und Diskussion folgender Fragen:

Einrichtung und Ausrüstung der Eisenbahnen im Hinblick auf die Sicherheit, Schnelligkeit und den Komfort der Personenzüge.

Vorkehrungen und Apparate zur Verbindung verschiedener Punkte der freien Strecke mit den benachbarten Stationen beim unfreiwilligen Aufenthalt oder Unfall eines Zuges. Diese Vorrichtungen sollen thunlichst geringe Anlagekosten verursachen und genügende Sicherheit für regelmässiges Funktioniren gewähren, ferner im Bedarfsfalle nicht die Bedienung durch hierzu besonders ausgebildete Beamte des Zugpersonals erfordern.

Die je nach Art und Bedeutung der einzelnen Bahnen vortheilhaftesten Blockirungsapparate.

Vorkehrungen und Apparate, welche die Sicherheit des Verkehrs in den Bahnhöfen, den Abzweigungen und Bahnkreuzungen am besten gewährleisten.

Mittel, um die Sicherheit der die Drehbrücken passirenden Züge am besten zu gewährleisten.

Einfluss der Block-Signalapparate auf die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Eisenbahnen.

Einfluss der Apparate des Interloking-Systems auf die Ausnutzung der Bahnhöfe.

II.

Angabe der zu beobachtenden Prinzipien bei der Anlage

1. von Bahnhöfen mit schwachem Personen- und Güterverkehr,
2. von Haupt-Personenbahnhöfen,
3. von Haupt-Rangirbahnhöfen,
4. von Haupt-Güterbahnhöfen (Abgang und Ankunft),
5. von Verbindungsbahnhöfen für Strecken mit verschiedener Spurweite.

III.

Organisation des Dienstes auf Gemeinschafts-Stationen und -Strecken.

Repartition der Anlage- und Betriebskosten.

Organisation des Uebergabedienstes auf getrennt liegenden Bahnhöfen einer und derselben Ortschaft, welche durch Schienenstrang verbunden oder nicht verbunden sind.

2. Abtheilung. Zugförderung und Betriebsmittel.

IV.

Annahme gleichmässiger Grundsätze bezüglich des Baues der Betriebsmittel zur Erleichterung des Austausches derselben und der Vereinbarung von Bestimmungen über den gegenseitigen Austausch der Wagen.

V.

Allgemeine Mittel und Wege zur Herabminderung der Ausgaben:

a) für den Unterhalt, die Bewachung und Aufsicht der Strecken,
b) für die Zugförderung und die Betriebsmittel,
c) für den Manipulations- und Rangirdienst in den Stationen.

VI.

Allgemeine Vorkehrungen zur Gewährleistung der Betriebssicherheit:

a) Bremsen (kontinuirliche Bremsen), Betrieb auf Strecken mit langen Gefällen,
b) Einrichtungen der Betriebsmittel zur Gewährleistung der Sicherheit der Reisenden (Bau der Personenwagen, Interkommunikationssignale),
c) Mittel zur Gewährleistung der Sicherheit des Rangirpersonals.

VII.

Studium der auf den Betrieb der Eisenbahnen angewandten Elektricität.

3. Abtheilung. Bahnbau und Unterhaltung.

VIII.

Diskussion der verschiedenen Systeme, welche je nach Art und Bedeutung der einzelnen Bahnen diesen am besten entsprechen.

IX.

Darlegung und Diskussion der bisher in Vorschlag gebrachten praktischen Methoden zur Vergleichung verschiedener unter einander in Bezug auf Tracirungs- und Profilverhältnisse abweichender Projekte für den Bau einer und derselben Bahn in Hinsicht auf die in den einzelnen Fällen entstehenden Bau- und Betriebsausgaben.

4. Abtheilung. Allgemeine Fragen.

X.

Aufgabe und Zukunft der Sekundärbahnen (Vizinalbahnen) als Zufuhrmittel im Vergleich mit den Hauptbahnen.

Bestimmung der Grundsätze zur Erleichterung und Erweiterung der Beziehungen zwischen verschiedenartig gestalteten Bahnlinien.

Aufstellung und Diskussion der rentabelsten Betriebssysteme für Bahnen mit schwachem Verkehre.

XI.

Besprechung über die zur allgemeinen Durchführung zu empfehlenden Massregeln, um den Eisenbahnbeamten nach Thunlichkeit die Sonntagsruhe zu verschaffen.

XII.

Uebereinkunft zwischen den einzelnen Bahnverwaltungen zur Erzielung einer einheitlichen Klassifikation der Ausgaben und Einnahmen und eines Normal-Geschäftsberichtes, um so nutzbringende Vergleiche zwischen den von den einzelnen Verwaltungen erzielten Resultaten anstellen zu können. Feststellung statistischer Einheiten.

Soweit das Programm. Wir werden nicht verfehlen, bei dem grossen Interesse, welches dem bevorstehenden Kongresse in allen Fachkreisen entgegengebracht wird, seiner Zeit auf den Gegenstand zurückzukommen, sobald der in Aussicht genommene allgemeine Bericht über die Verhandlungen publizirt sein wird.

Aus dem Deutschen Reich.

Deutsch-Oesterreichischer Staatsvertrag.

Der „St.-A." veröffentlicht den Wortlaut des Staatsvertrages vom 14. Mai 1885, welcher zwischen dem Deutschen Reich und Oesterreich-Ungarn wegen Herstellung der Anschlussbahnen

von Mittelsteine nach Ottendorf (Braunau),
von Hannsdorf über Lindewiese nach Ziegenhals,
von Lindewiese über Barzdorf (Heinersdorf) nach Ottmachau und
von Ratibor nach Troppau

abgeschlossen worden ist.

Nach dem Vertrage wird die Preussische Regierung die in ihrem Gebiete belegene Strecke der Bahn Mittelsteine-Ottendorf (Braunau) für eigene Rechnung ausführen, sobald die Bedingungen (betreffend Beitragsleistungen), von welchen der staatsseitige Ausbau dieser Strecke in dem Preussischen Gesetze vom 21. Mai 1883 abhängig gemacht ist, seitens der Interessenten erfüllt sein werden. Sie wird alsdann der Oesterreichischen Regierung Mittheilung machen und zugleich den Zeitpunkt bezeichnen, bis zu welchem die thunlichst zu beschleunigende und längstens innerhalb zweier Jahre zu bewirkende betriebsfähige Herstellung der Preussischen Strecke erfolgt sein wird. Die Oesterreichische Regierung wird die Oesterreichisch-Ungarische Staatsbahngesellschaft, welcher bereits unter dem 14. September 1872 die Oesterreichische Konzession ertheilt worden ist, anhalten, die Vollendung des Baues der Oesterreichischen Grenzstrecke gleichzeitig zu bewirken. Für die Bahn Hannsdorf-Lindewiese-Ziegenhals hat die Oesterreichische Regierung rücksichtlich der in ihrem Gebiete belegenen Strecke unter dem 5. März 1885 die Konzession an die „Oesterreichische Lokaleisenbahn-Gesellschaft" ertheilt und dem Konzessionär die Verpflichtung auferlegt, die Bahnstrecke von Hannsdorf bis an die Grenze binnen zwei und einem halben Jahre, vom Tage der Konzessionsertheilung an gerechnet, zu vollenden. Die Preussische Regierung wird ihrerseits baldthunlichst dem vorgenannten Konzessionär die Konzession zum Bau und Betriebe der Preussischen Strecke von der Grenze bis Ziegenhals unter Festhaltung des für die Oesterreichische Strecke festgesetzten Vollendungstermins ertheilen. Die Königlich Preussische Regierung erklärt sich ferner bereit, die auf ihrem Gebiete belegenen Strecken der Linien Lindewiese-Ottmachau und Ratibor-Troppau für eigene Rechnung auszuführen, sobald sie die gesetzliche Ermächtigung hierzu erhalten haben und die Erfüllung der Bedingungen, von welchen der Bau gesetzlich etwa abhängig gemacht werden sollte, sichergestellt sein wird. Sie wird ihre Entschliessung, die gesetzliche Ermächtigung zum Bau der Preussischen Strecken herbeizuführen, der Oesterreichischen Regierung mittheilen, worauf letztere innerhalb dreier Monate sie benachrichtigen wird, ob sie die Konzession zum Bau der Oesterreichischen Strecke der Linie Ratibor-Troppau einem Unternehmer ertheilen oder der Preussischen Regierung das Recht einräumen will, diese Strecke zu bauen und zu betreiben. Sobald die Herstellung der in Preussen belegenen Strecken der Linien Lindenwiese-Ottmachau und Ratibor-Troppau sichergestellt ist, wird der Oesterreichischen Regierung Mittheilung gemacht und zugleich der Zeitpunkt bezeichnet, bis zu welchem die Herstellung erfolgt sein wird. Nach Empfang dieser Mittheilung wird die Oesterreichische Regierung alsbald die Konzession zum Bau der Oesterreichischen Grenzstrecke der Linie Ratibor-Troppau ertheilen, beziehungsweise der Preussischen Regierung das Recht zum Bau und Betriebe einräumen. Hinsichtlich der Oesterreichischen Strecke der Linie Lindewiese-Ottmachau bleibt die Konzessionsertheilung an einen Oesterreichischen Unternehmer der Oesterreichischen Regierung vorbehalten.

Vergebung einzelner Lieferungen von Eisenbahnwagen an eine nichtdeutsche Fabrik.

Auf die in mehreren öffentlichen Blättern mitgetheilte, zum Theil auch besprochene Beschwerde der Wagen- und Maschinenfabrik van der Zypen & Charlier zu Deutz beim Minister der öffentlichen Arbeiten über die Vergebung einzelner Lieferungen von Eisenbahnwagen an eine nichtdeutsche Fabrik — die Scandia in Randers — ist ein Bescheid ergangen. Die „Nordd. A. Ztg." ist in den Stand gesetzt, den betreffenden Erlass dem Wortlaut nach mitzutheilen:

„Berlin, den 8. Juni 1885.

Die Beschwerde vom 15. Mai d. J. über die Vergebung einzelner Lieferungen von Eisenbahnwagen an eine nichtdeutsche Fabrik — die Scandia in Randers — hat mir zu wiederholter Prüfung der einschlägigen Verhältnisse Anlass gegeben.

Nach dem Ergebniss dieser Prüfung kann es keinem Zweifel unterliegen, dass die Leistungen der genannten Fabrik allen Anforderungen entsprechen und an Qualität wie Solidität hinter den Leistungen der inländischen Fabriken nicht zurückbleiben.

Gleichwohl würde es mir sehr erwünscht gewesen sein, wenn auch die vorbezeichneten von den Königlichen Eisenbahndirektionen in Hannover, Elberfeld und Erfurt zur öffentlichen Submission gestellten Lieferungen mit einem Objekte von rot. 600 000 *M* — beiläufig eine Summe, welche gegenüber dem in den letzten Jahren für die Beschaffung von Betriebsmitteln aus inländischen Fabriken aufgewendeten durchschnittlichen Jahresbetrage von mehr als 30 Millionen Mark nicht erheblich erscheint — ebenfalls der einheimischen Industrie hätten überwiesen werden können. Solches war aber nicht angänglich, in Betracht der dortseits und von anderen inländischen Wagenfabriken geforderten bedeutend höheren Preise.

Der Auffassung, dass bei der Vergebung von Staatslieferungen das Ausland absolut und ohne alle Rücksicht auf die Preisstellung und Bedingungen inländischer Werke ausgeschlossen bleiben müsse, würde trotz des lebhaftesten Interesses für die Förderung der vaterländischen Industrie, entgegenzutreten sein, um so mehr, wenn die Umstände auf das Bestreben schliessen lassen, die Preise in künstlicher Weise auf eine die Produktionskosten nebst einem angemessenen Gewinn beträchtlich übersteigende Höhe zu bringen. Es ist Thatsache, dass in den letzten Jahren — zweifellos zum Theil infolge der unter den inländischen Wagenfabrikanten getroffenen Vereinbarungen — die Preise für Personen- und Gepäckwagen eine sehr erhebliche, durch eingetretene Konstruktionsänderungen nur zum geringen Theil motivirte Erhöhung erfahren haben.

Die bedingungslose Bewilligung dieser erhöhten Preise würde gegenüber bedeutend niedrigeren Preisstellungen solider und leistungsfähiger ausländischer Fabriken, welche überdies noch einen der Reichskasse zufliessenden Eingangszoll zu entrichten haben, sich als unzulässige Zuwendung einer Subvention aus Staatsmitteln charakterisiren, welche im vorliegenden Falle um so weniger in den thatsächlichen Verhältnissen ihre Rechtfertigung finden würde, als dortseits die in dem erwähnten Submissionsverfahren von der Wagenfabrik Scandia geforderten viel billigeren Preise in einer — mit der Natur des Submissionswesens unvereinbaren und daher grundsätzlich unannehmbaren — Nachtragsofferte sogar noch unterboten worden sind.

Es kann dabei ausser Betracht bleiben, dass die inländischen Wagenfabriken nach Angabe Ihrer Beschwerde selbst etwa 10 pCt. Reingewinn oder Dividende erzielen, obwohl sie zugestandenermassen häufig in der Lage sind, Lieferungen an das Ausland zu wesentlich niedrigeren Preisen als für das Inland gefordert, auszuführen.

Ich vermag hiernach die erhobene Beschwerde für begründet nicht zu erachten, darf aber nicht bezweifeln, dass es der inländischen Industrie auch auf dem Gebiete der Eisenbahn-Wagenfabrikation gelingen wird, die Konkurrenz mit dem Auslande mit Erfolg aufzunehmen und bei der Ausschreibung staatlicher Lieferungen Offerten zu stellen, welche es der Staatsregierung, ihrem aufrichtigen Wunsche gemäss, ermöglichen, bei der Zuschlagsertheilung besonders einheimische Fabriken zu bedenken.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.
gez. Maybach.

An die Eisenbahnwagen- und Maschinenfabrik van der Zypen und Charlier zu Deutz. II. a. (b) 9024."

Bestellung von Amtskautionen mit Prioritätsobligationen von Staatseisenbahnen.

Nach allgemeiner Verfügung des Preussischen Justizministers an sämmtliche Justizbehörden vom 8. Juni 1885 sollen, ausser den in den allgemeinen Verfügungen vom 3. August 1860, 12. März 1867, 8. Mai 1869, 17. September 1874, 20. April 1876, 18. Mai 1883, 17. Oktober 1884 und 26. Februar 1885 bezeichneten Obligationen des Staates oder des Deutschen Reichs, fortan auch die Obligationen der Prioritätsanleihen der Münster-Enscheder, der Schleswigschen und der Halle-Sorau-Gubener Eisenbahnen zur Bestellung von Amtskautionen zugelassen werden.

Preussische Staatsbahnen: Betriebsorganisation.

Die Bahnhofsanlagen des sogenannten Venloer Bahnhofes nebst der Bahnstrecke von Hamburg bis zur Brücke über die Süderelbe bei Harburg (ausschliesslich dieser Brücke) werden mit dem 1. Juli laufenden Jahres dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona zugetheilt und dem von dieser ressortirenden Königlichen Eisenbahn-Betriebsamt Hamburg unterstellt werden. Demgemäss gehen vom genannten Tage ab die auf die Verwaltung und den Betrieb der bezeichneten Strecke, sowie des Hannoverschen Bahnhofes und der auf der Insel Wilhelmsburg gelegenen Anschlussgleise des Petroleumhafens bezüglichen Geschäfte auf die letzterwähnten Behörden über und sind betreffende Anträge, Mittheilungen und Beschwerden an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Hamburg bezw., soweit die Zuständigkeit der höheren Instanz in Frage kommt, an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona zu richten. (Siehe weiter Bekanntmachung S. 626.)

Preussische Staatsbahnen: Allenstein-Kobbelbude eröffnet.

Am 1. Juli d. J. wird im Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Bromberg von der Bahnlinie Allenstein-Mehlsack-Kobbelbude die 61,0 km lange Reststrecke Wormditt-Mehlsack-Kobbelbude mit den Zwischenstationen Heinrikau, Lichtenfeld, Tiefensee, Zinten, Kukehnen und Perwilten dem öffentlichen Verkehr übergeben werden. (Siehe Bekanntmachung S. 626.)

Quedlinburg-Ballenstedt.

Die offizielle Abnahme der Strecke Quedlinburg-Ballenstedt ist nach der „N. B. Z." erfolgt; es wird nach derselben Quelle der Verkehr auf der ganzen Bahnstrecke bis Ballenstedt am 1. Juli eröffnet werden.

Bergisch-Märkische Eisenbahnprioritäten 6. Emission.

Bei der vor einigen Monaten ins Werk gesetzten Konversion der verstaatlichten Eisenbahnprioritäten war dieselbe nicht auf die vorstehend genannten Prioritäten ausgedehnt worden. Es wird dies jetzt nachgeholt und zwar zum 2. Januar k. J. Indess wird den Prioritätsbesitzern nicht das Recht eingeräumt, den Zinsfuss von 4½ auf 4 pCt. herabsetzen zu lassen, sondern die Prioritäten werden nur zur baaren Rückzahlung gekündigt.

Sekundärbahn Königsberg-Cranz.

Nach der „K. H. Ztg." hat die Kommandantur den Ausbau der Strecke im Bereich der Festungsrayons gestattet. Falls die Genehmigung der Reichsrayonkommission zur Ausführung der Arbeiten von Quednau bis zum Bahnhof Königsberg in 14 Tagen eintrifft, sei die Betriebseröffnung der ganzen Bahn zum 1. August höchst wahrscheinlich.

Gleschendorf-Ahrensböker Zweigbahn.

Der Eutin-Lübecker Eisenbahngesellschaft ist unterm 15. d. M. seitens des Grossherzoglich Oldenburgischen Staatsministeriums die Zusicherung gegeben worden, dass ihr die beantragte Konzession zum Bau und Betrieb der Gleschendorf-Ahrensböker Zweigbahn ertheilt werden wird, sobald die binnen kurzem zu erwartende Zustimmung der freien und Hansastadt Lübeck zu dem in der Generalversammlung der Eutin-Lübecker Aktionäre vom 30. v. M. gefassten, die Geldbeschaffung betreffenden Beschlusse erfolgt sein wird.

Eisenbahn Itzehoe-Wrist-Segeberg-Lübeck.

Die sämmtlichen Vorarbeiten für genannte Bahn sind durch die Firma Damm & Wendtland jetzt fertig gestellt. Die Bahn zerfällt in drei Sektionen: Sektion I. Itzehoe-Wrist, 18,7 km lang, II. Wrist-Segeberg, 38,67 km lang, und III. Segeberg-Lübeck, 27,8 km lang. Das Projekt ist für eine Bahn untergeordneter Bedeutung generell bearbeitet und ist auf Grund dieser generellen Vorarbeiten ein Kostenanschlag aufgestellt, welcher für Sektion I mit 1 150 000 ℳ, für Sektion II mit 1 980 000 ℳ und für Sektion III mit 1 180 000 ℳ abschliesst. Das berechnete Anlagekapital beziffert sich mithin auf 4 930 000 ℳ.

Oberlausitzer Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht für 1884 stellen sich die finanziellen Resultate wie folgt:

		1884	1883	1882
Beförderte Personen		327 542	285 734	246 911
Einnahmen für Personen	ℳ	340 763	302 460	267 902
davon:				
Lokal- und direkter Verkehr	„	285 005	267 053	236 405
Güterverkehr	t	340 763	281 816	243 089
Einnahme für Güter	ℳ	1 294 150	1 130 041	749 021
davon:				
Lokal- und direkter Verkehr	„	272 394	224 563	198 552
Durchgangsverkehr	„	1 021 756	905 478	351 446
Gesammteinnahme	„	1 653 086	1 450 395	1 031 299

Nach dem Betriebs-Ueberlassungsvertrag vom 21. Februar 1878 erhielt die Oberlausitzer Bahn von der betriebsführenden Königlichen Eisenbahndirektion zu Erfurt für die Strecke Kohlfurt-Falkenberg von der eine Million übersteigenden Einnahme 4/10 als Gewinnantheil, die Gesammteinnahme für diese Strecke stellt sich auf 1 628 467 ℳ, so dass von 628 467 ℳ der Oberlausitzer Bahn 4/10 mit 251 388 ℳ zufallen. Aus den Einnahmen der Zweigbahn Ruhland-Lauchhammer erhält die Bahn von den 24 000 ℳ überschiessenden Einnahmen ebenfalls 4/10; für 1884 bei 24 617 ℳ Einnahme also von 617 ℳ gleich 247 ℳ, hierzu kommt ein Zinsertrag von 806 ℳ, so dass sich das Gesammterträgniss auf 252 441 ℳ stellt. Hiervon gehen ab an Verwaltungskosten 9 277 ℳ, Restschuld an den Erneuerungsfonds 9 552 ℳ, so dass ein Reingewinn von 238 611 ℳ verbleibt. Dieser wird wie folgt verwendet: 2 pCt. Dividende an die Prioritäts-Stammaktien 216 000 ℳ, Eisenbahn-Staatssteuer 5 538 ℳ, Tantièmen an den Aufsichtsrath 2 160 ℳ, Reserve für Kommunalsteuern 2 500 ℳ, zusammen 226 198 ℳ. Der Restbetrag von 7 414 ℳ geht auf neue Rechnung. Im Baufonds befinden sich 3 582 ℳ. Dem Reservefonds sind für die Jahre 1882 und 1883 resp. je 734 ℳ gleich 1 468 ℳ zugeführt, für 1884 beziffert sich die Rücklage auf 9 734 Mark. Die Retablirungskosten des Unfalls auf Bahnhof Kohlfurt haben 21 643 ℳ erfordert, davon sind bereits in die Jahresrechnungen pro 1882 und 1883 je 9 000 ℳ eingestellt, so dass 1884 3 643 ℳ zu verausgaben blieben. Der Reservefonds schliesst ult. 1884 mit einem Bestande von 106 050 ℳ gegen 95 731 ℳ in 1883. Dem Erneuerungsfonds ist, wie oben erwähnt, die Restschuld aus den Jahren 1875—1877 mit 9 552 ℳ zugeführt (1883: 169 808 ℳ), so dass derselbe ult. 1884 einen Bestand von 759 095 Mark nachweist. Die Pensions- und Unterstützungskasse besitzt ein Vermögen von 209 616 ℳ.

Saal-Eisenbahn.

Nach dem Geschäftsbericht betrugen die Einnahmen der Bahn im abgelaufenen Jahre 1 003 540 (1883 939 176) ℳ, wovon auf den Personenverkehr 369 373 (1883 342 056) ℳ, Güterverkehr 507 841 (1883 478 138) ℳ und diverse 125 662 (1883 136 465) ℳ entfallen. Ausgegeben wurden für allgemeine Verwaltung 70 944 (1883 67 764) ℳ, Bahnverwaltung 117 709 (1883 104 052) ℳ und Transportverwaltung 313 405 (1883 291 833) ℳ, ferner für Verzinsung und Tilgung der Obligationen 167 280 ℳ und für Tilgung der Konvertirungskosten 11 684 ℳ. Nach Rücklage von 70 500 (1883 26 367) ℳ in den Erneuerungsfonds und 4 965 (1883 10 625) Mark in die Reserve, bleiben 247 051 ℳ Reinertrag, wovon 3½ (1883 3¼) pCt. Dividende an die Prioritäts-Stammaktien gezahlt werden. Durch obige Dotirung der Reserve erhöht sich dieselbe auf 60 000 ℳ und soll in dieser Höhe neben einem neu zu bildenden Reservefonds im Sinne des Aktiengesetzes, der von 1885 an zu dotiren wäre, weitergeführt werden. Von den Kosten der Prioritätenkonversion bleiben noch etwa 2 000 ℳ zu decken. Die am 1. Januar 1884 eröffnete Zweigbahn Schwarza-Blankenburg verursachte einschliesslich des dafür anzuschaffenden Betriebsmaterials einen Kostenaufwand von 291 952 ℳ, wovon 150 000 ℳ durch Freigabe der bei der Weimarschen Regierung hinterlegten Kaution gedeckt werden. Die restlichen 141 952 ℳ werden vorläufig als schwebende Schuld behandelt, da den an die betheiligten Regierungen gerichteten Ersuchen, zu deren Deckung den 400 000 Mark enthaltenden Garantiefonds der Bahn theilweise freizugeben, bisher nicht entsprochen worden ist. Durch die im November 1884 erfolgte Kündigung der direkten Tarife seitens der Preussischen Bahnen sind der Saalbahn verschiedene Verkehre verloren gegangen, doch wurden ihr bei den diesbezüglichen Verhandlungen auch einige Konzessionen gemacht. Hingegen hat sie in eine wesentliche Verringerung der sog. Zuschlagskilometer willigen müssen, wodurch die Einnahmen eine weitere Schmälerung erfahren werden. Von Fabrikvergrösserungen und Neubauten, die in Aussicht stehen, hofft die Verwaltung wenigstens theilweisen Ersatz dieser Verluste.

Nordhausen-Erfurter Eisenbahngesellschaft.

In der Generalversammlung am 20. d. M. wurden die zur Tagesordnung stehenden Anträge: Statutenänderung und Kon-

vertirung der Prioritäten genehmigt und in den Aufsichtsrath die Herren Bankier Schünemann von Berlin und die Herren Stadträthe Schmidt und Schulze einstimmig gewählt.

Oels-Gnesener Eisenbahn.

Auf dieser seit 1. Juli 1884 unter der Verwaltung der Königlichen Eisenbahndirektion in Breslau stehenden Bahn wurden in 1884 348 617 Personen (1883 334 687) und 535 991 t (1883 351 148 t) Güter befördert. Die Einnahmen betrugen im Personenverkehr 382 423 *M.* (1883 368 056 *M.*) und im Güterverkehr 950 131 *M.* (1883 1 038 433 *M.*), die Gesammteinnahmen 1 482 558 *M.* (1883 1 605 069 *M.*), wovon die Ausgaben 893 391 *M.* (1883 830 658 *M.*) absorbirten. Von dem 589 167 *M.* betragenden Ueberschuss erhält der Erneuerungsfonds 150 616 *M.*, die Reserve 23 250 *M.*, die Verzinsung der Prioritäten erfordert 150 000 *M.* und auf die Prioritätsaktien wird 1,85 pCt. (1883 3 1/6 pCt.) Dividende gezahlt.

Die Ostpreussische Südbahn und die Bilanzen der Eisenbahngesellschaften.

Der „Berl. Börs.-C.“ schreibt: Die vollen Konsequenzen des neuen Aktiengesetzes werden sich erst dann fühlbar machen, wenn das erste Jahr seit der Geltung des neuen Gesetzes vollendet ist. Bekanntlich ist eine Uebergangsbestimmung dahin getroffen, dass im ersten, dem Geltungstermin des neuen Gesetzes folgenden Jahre die Aktien- resp. Kommanditgesellschaften nach den bis dahin gültigen statutarischen resp. gesetzlichen Bestimmungen ihre Abschlüsse aufstellen resp. veröffentlichen können, und dass die Bestimmungen des neuen Gesetzes erst bei dem zweiten Abschluss in Kraft treten müssen, der nach dem Geltungsbeginn des neuen Gesetzes erfolgt. Bei den Banken und industriellen Gesellschaften ergeben sich die erforderlichen Veränderungen in der Bilanzirung von selbst durch die neuen gesetzlichen Bestimmungen, bei den Eisenbahnen, soweit solche überhaupt noch als selbständige Privatgesellschaften existiren, kollidiren indess mit den gesetzlichen Bestimmungen die verschiedenen Verordnungen des Verkehrsministers. Das neue Gesetz verlangt von allen Aktiengesellschaften die Aufstellung von Vermögensbilanzen und dieser Verpflichtung werden sich auch die Eisenbahngesellschaften nicht entziehen können. Es verlangt ferner die Dotirung des Reservefonds mit 5 pCt. des Reingewinns. Eine solche Dotirung hat aber bei verschiedenen Eisenbahngesellschaften bisher nicht stattgefunden, vielmehr wurden die Ersparnisse dazu verwendet, einen Theil des Prioritätenkapitals zu amortisiren. Wir erfahren nun von einer der Preussischen Eisenbahngesellschaften, der Ostpreussischen Südbahn, dass diese bei ihrem nächsten Jahresschluss nach den Vorschriften des neuen Gesetzes eine Vermögensbilanz aufstellen wird und, im Gegensatz zu der bisherigen Bilanzirung, nur denjenigen Betrag der Prioritäten wirklich in dieser Bilanz unter den Passiven aufführen wird, der bisher nicht zur Amortisation gelangt ist. Gleichzeitig wird sie einen Theil ihres Reingewinns zur Bildung eines Reservefonds verwenden müssen, indess sofort dem Reservefonds die sämmtlichen bisher zu Amortisationszwecken angekauften Prioritäten überweisen und denselben damit auf seine statutenmässige resp. gesetzliche Höhe bringen. Es widerspricht ein solches Verfahren den bisherigen ministeriellen Weisungen.

Aachen-Jülicher Eisenbahn.

Ueber die am 19. d. M. in Aachen abgehaltene Generalversammlung wird uns berichtet, dass 14 Aktionäre mit 653 Aktien und 128 Stimmen vertreten waren. Der Jahresbericht, über welchen wir in nächster Nummer berichten werden, wurde genehmigt, ebenso die Bilanz und die Vertheilung des Reingewinns. Sodann ertheilte die Generalversammlung dem Vorstande der Gesellschaft den Auftrag, die Genehmigung der Staatsregierung herbeizuführen für die Konvertirung der bestehenden 5 pCt. Obligationsanleihe von 3 600 000 *M.* in eine solche mit niedrigerem, wenn möglich 4 pCt. Zinsfusse, oder, wenn diese nicht genehmigt werden sollte, zur Kündigung und Rückzahlung derselben Anleihe und Aufnahme einer neuen Obligationsanleihe in gleicher Höhe mit niedrigerem, wenn möglich 4 pCt. Zinsfusse, und diese Konvertirung, beziehungsweise Kündigung und Rückzahlung der bestehenden Obligationsanleihe unter Beobachtung der Vorschriften des Privilegiums vom 1. Oktober 1880 und Aufnahme einer neuen Anleihe in gleicher Höhe auszuführen.

Lokalbahn Dahme-Uckro.

Wie man der „Voss. Ztg.“ mittheilt, ist jetzt die Konzession zum Bau und Betrieb dieser Lokalbahn ertheilt worden. Die Bahn ist 14 km lang und verbindet die Station Uckro-Luckau mit der Stadt Dahme. Der Bau ist seitens der Gesellschaft den Herren Davy Donath & Co. und Behrendt in Berlin übertragen worden. Die Vorbereitungen zum Bau sind in vollem Gange und hofft man die Linie im nächsten Jahre dem öffentlichen Verkehr übergeben zu können.

Exkursion des Vereins für Eisenbahnkunde zur Besichtigung der Gebirgsbahn Blankenburg-Tanne.

Als wichtiges Ergebniss der in voriger Nummer S. 605 beschriebenen Versuchsfahrt tragen wir noch nach, dass die neu kombinirte Abt'sche Adhäsions- und Zahnrad-Maschine auch bereits auf der jetzt bestehenden Strecke gewöhnlicher Konstruktion (Halberstadt-Blankenburg) den Zug inkl. der von Berlin kommenden 3 Wagen von Halberstadt bis nach Blankenburg beförderte.

Vertrag, betreffend die subventionirten Dampferlinien.

Wie der „Weser Ztg.“ als zuverlässig berichtet wird, sind die Verhandlungen des Norddeutschen Lloyd in Bremen mit der Reichsregierung über die Uebernahme der subventionirten Postdampferlinien nunmehr abgeschlossen und der Vertragsentwurf liegt dem Reichskanzler zur Genehmigung vor. Nach dem Vertrag übernimmt der Norddeutsche Lloyd die Ausführung der im Gesetze vorgeschriebenen Postdampferverbindungen auf 15 Jahre gegen einen jährlichen Zuschuss von 4 400 000 *M.* Der Lloyd will sechs neue in Deutschland gebaute und neun andere in seinem Besitz befindliche Dampfschiffe in den Dienst stellen, von welchen fünf speziell für die Fahrt in den tropischen Zonen gebaut sind. Was die Fahrgeschwindigkeit der zu benutzenden Schiffe betrifft, so soll dieselbe auf der Mittelmeerlinie und nach Ostasien die geforderten 11½ Knoten noch um einen halben übertreffen. Bei einem Theil der Schiffe soll die Schnelligkeit sogar auf 13 Knoten bemessen sein. Die Bestimmung der Kautionssumme ist der Reichsregierung überlassen.

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Zurechnung neu eröffneter Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken. Die geschäftsführende Direktion des Vereins hat auf Grund der Bestimmungen in § 3 (No. 2) des Vereins-Statuts allen Verwaltungen mitgetheilt, dass die dem Administrationsrathe der Holländischen Eisenbahngesellschaft in Betrieb genommene, dem Niederländischen Staate gehörende, 17,665 km lange, am 6. d. Mts. dem öffentlichen Verkehre übergebene, normalspurige Hauptbahn von Hoorn nach Enkhuizen (Fortsetzung der Linie Zaandam-Hoorn) als Vereins-Bahnstrecke zu betrachten sei.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3263 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend anderweite Abgrenzung der Geschäftsbezirke verschiedener Königlich Preussischer Eisenbahndirektionen (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3275 vom 18. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Güterverkehrs, betreffend weitere Mittheilungen zur Beurtheilung eines Streitfalles (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3279 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Massregeln zur Abwehr der Reblausverbreitung (abgesandt am 22. d. Mts.).

Breslau-Warschauer Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Die Verkehrsverhältnisse haben im Berichtsjahre im Personenverkehre eine Steigerung, im Güterverkehre dagegen eine Verringerung gegen das Vorjahr erfahren. Der Grund der Verringerung der Ergebnisse des Güterverkehrs liegt in dem ungünstigen Ernteausfall und entfällt die Verminderung der Einnahmen fast ausschliesslich auf den Getreideverkehr. Ein Vergleich der beförderten hauptsächlichen Transportartikel mit dem Vorjahre ergibt folgendes:

An Getreide wurden 25 646 t (gegen 31 461 t im Vorjahre), an Holz 12 083 t (gegen 13 100 t), an Salz 3 300 t (gegen 3 838 t), an Spiritus 3 685 t (gegen 4 597 t), an Steinkohlen 23 983 t (gegen 22 650 t) und an Ziegeln 6 159 t (gegen 10 669 t) befördert. Im ganzen wurden 163 665 Personen befördert (gegen 159 081 Personen im Vorjahre), und hierfür 141 455 *M.* vereinnahmt (gegen 137 232 Mark); es wurden 4 256 751 Personenkm (gegen 4 119 966 Personenkilometer) zurückgelegt; an Passagiergepäck wurden 408 t (gegen 415 t) mit einer Einnahme von 2 317 *M.* (gegen 2 362 *M.*) befördert; inkl. aller Nebengebühren betrug die Gesammteinnahme 143 984 *M.* (gegen 139 792 *M.*), d. i. pro Kilometer Betriebslänge 2 602 *M.* (gegen 2 526 *M.*). Die Einnahmen aus dem Güterverkehre beliefen sich auf 229 142 *M.* (gegen 247 489 *M.*) und betrugen 57,53 pCt. (gegen 59,57 pCt. der Gesammteinnahme resp. pro Kilometer Betriebslänge 4 141 *M.* (gegen 4 472 *M.*). Die Gesammteinnahme beträgt 412 950 *M.* (gegen 431 817 *M.*), pro Kilometer 7 462 *M.* (gegen 7 803 *M.*). Für die allgemeine Verwaltung wurden 49 902 = 19,7 pCt., für die Bahnverwaltung 50 849 *M.* = 20,1 pCt. und für die Transportverwaltung 152 501 *M.* = 60,2 pCt., in Summa 253 252 *M.* oder pro Kilometer 4 576 *M.* (gegen 4 805 *M.*) verausgabt. Der Ueberschuss ergab somit 159 698 *M.* und inkl. des Vortrages aus dem Vorjahre mit 20 *M.* im ganzen 159 718 *M.* Von demselben wurden 5 000 *M.* zur Rücklage in den Reservefonds, 33 887 *M.* zur Rücklage in den Erneuerungsfonds, 27 814 *M.* als Zinsen für begebene Prioritätsobligationen und 5 535 *M.* zur Amortisation von Prioritätsobligationen verwendet; mithin verbleiben 87 482 *M.* zur Verfügung der Generalversammlung.

Aus Sachsen.

Restaurationswagen.

Vom 3. d. M. an laufen zwischen Wien und Dresden-Altstadt via Bodenbach in den Tages-Kourierzügen No. 3/122 (ab Wien 8 Uhr 10 Min. Vorm., in Dresden 6 Uhr 56 Min. Nachm.) und No. 109/6 (ab Dresden 11 Uhr 13 Min. Vorm., in Wien 10 Uhr Abends) Restaurationswagen der internationalen Schlafwagen-Gesellschaft. Der Eintritt in diese Wagen ist nur Passagieren I. und II. Klasse und zwar gegen Lösung eines Dinerbillets oder eines Bonbillets zu 50 ₰ bezgl. 30 kr. gestattet. Der Preis des letzteren wird bei Zahlung der Zeche in Abzug gebracht. Besondere Schwierigkeiten bietet der Uebergang der Zollgrenze in Bodenbach. So konnte der Wagen erst vom 3. Juni ab — statt, wie in Aussicht genommen, vom 1. Mai ab — verkehren, weil die Deutsche Zollbehörde den Eintritt des Wagens nach Deutschland nicht ohne weiteres gestattete. Gegenwärtig ist die Einrichtung getroffen, dass der Restaurationswagen zwei getrennt verschliessbare Eisschränke führt. Der eine, in welchem die für die Oesterreichische Strecke bestimmten zollpflichtigen Getränke (Wein, Bier) und das für Oesterreich bestimmte frische Fleisch verwahrt wird, wird bei Eintritt nach Deutschland von der Deutschen Zollbehörde mittelst Plombe verschlossen und erst beim Wiederaustritt nach Oesterreich wieder geöffnet. Mit dem anderen, in welchem die zur Verzehrung in Sachsen bestimmten zollpflichtigen Waaren aufbewahrt werden, verfährt die Oesterreichische Zollbehörde in entsprechender Weise.

Projekt Schönberg-Hirschberg-Lobenstein.

Der Landtag des Fürstenthums Reuss j. L. in Gera hat die Kosten für die Vorarbeiten der Bahn Schönberg-Lobenstein bewilligt. Die Frage, in welcher Weise Hirschberg berührt werden soll, — ob direkt durch die Hauptlinie oder durch eine Zweigbahn — ist dabei noch nicht entschieden worden.

Projekt Meuselwitz-Prehlitz-Gera.

Für diese Linie, welche das Meuselwitzer Braunkohlenbecken direkt mit der Industriestadt Gera verbinden soll, hat der Reussische Landtag kürzlich 60 000 ℳ à fonds perdu bewilligt. Das Zustandekommen der Bahn erscheint hiernach gesichert, ob aber ein Bedürfniss zu deren Ausführung vorliegt, muss zweifelhaft erscheinen, da für den Braunkohlenverkehr zwischen Meuselwitz und Gera bereits die Linie Meuselwitz-Ronneburg von der Sächsischen Staats-Eisenbahnverwaltung gebaut wird (vergl. No. 30 dieses Blattes vom laufenden Jahre) und dieser Braunkohlenverkehr denn doch nicht so erheblich ist, um zwei Linien nöthig zu machen.

Verunglückung durch Blitzschlag.

Am 8. Juni d. J. Nachmittags wurde auf einem von Zwickau nach Hof fahrenden Güterzug kurz nach der Ausfahrt aus Zwickau der die letzte Bremse bedienende Schaffner vom Blitz getroffen und dabei dergestalt verletzt, dass er nach Verlauf einer Woche verstorben ist. Die äusseren Wirkungen des Blitzschlags bestanden darin, dass sich am Kopfe des Verunglückten oberhalb der Stirn ein Loch zeigte, auch wurden ihm die Kleider vom Leibe gerissen und versengt, — Unseres Wissens ist dies der erste derartige Fall auf den Sächsischen Bahnen.

Arbeiterzüge in Sachsen.

Neben den in No. 29 dieses Blattes vom 15. April 1885 (S. 373) bereits besprochenen Arbeiterzügen auf den Strecken Ronneburg-Gera und Klotzsche-Dresden-Neustadt wird die Sächsische Staats-Eisenbahnverwaltung vom 1. Juli d. J. ab versuchsweise noch dergleichen Züge von Potschappel (Station der Linie Dresden-Chemnitz) nach Dresden-Altstadt und zurück einrichten. Diese Züge sollen die zahlreichen im sogenannten Plauenschen Grunde (Potschappel, Deuben, Döhlen, Zauckerode etc.) wohnenden Arbeiter, welche in Dresden und dessen südwestlichen Vororten beschäftigt sind und die gegenwärtig den 1 bis 1½ stündigen Weg von ihrem Wohnort nach der Fabrik oder dem Werkplatz meistentheils zu Fuss zurücklegen, an den Werktagen zu billigen Preisen früh vor 7 Uhr nach Dresden etc. bringen und Abends nach 6 Uhr wieder zurückführen. Als End- und bzgl. Anfangspunkt dieser Züge in Dresden ist aber nicht der gewöhnliche von den in Frage kommenden Fabrikanlagen zu entfernt gelegene Personenbahnhof, d. i. der Böhmische Bahnhof, sondern der sonst nicht dem Personenverkehr dienende aber im Centrum des Fabrikviertels befindliche Kohlenbahnhof (der frühere Albertsbahnhof) in Aussicht genommen. Auch werden die Züge an dem Uebergang des Zellschen Weges, woselbst sich sonst eine Personenhaltestelle nicht befindet, anhalten, da sich in dessen Nähe ebenfalls mehrere grössere Fabriken befinden. Ausserdem werden sie noch auf der Haltestelle Plauen anhalten.

Die Züge führen nur die IV. Wagenklasse und können auf gewöhnliche Billets IV. Klasse Potschappel-Plauen und Potschappel-Dresden (letztere kosten 15 ₰) von jedermann benutzt werden. Ausserdem aber werden noch billige Arbeiterbillets, gültig für 6 Hinfahrten und 6 Rückfahrten während eines Zeitraums von 10 Tagen zu dem Preise von 1 ℳ 20 ₰ (also 10 ₰ pro Fahrt) und Monatskarten, gültig für Hin- und Rückfahrt an allen Werktagen, zu dem noch billigeren Preise von 4 ℳ ausgegeben. Beide Billetsorten lauten zugleich auf die Strecken Potschappel-Plauen oder Potschappel-Zellscher Weg oder Potschappel-Dresden Kohlenbahnhof. Die für 6 Hinfahrten und 6 Rückfahrten gültigen Billets tragen auf der Rückseite zwei Kolumnen, in welchen unter der Ueberschrift „Hinfahrt“ die Zahlen 1, 3, 5, 7, 9 und 11 und unter der Ueberschrift „Rückfahrt“ die Zahlen 2, 4, 6, 8, 10 und 12 untereinander eingedruckt sind. Das Fahrpersonal hat für jede Fahrt bei einer dieser Zahlen der Reihe nach das Koupirzeichen anzubringen. Die 10tägige Gültigkeitsdauer dieser Billets ist in Rücksicht auf die auf Wochentage fallenden Feiertage sowie die sonst etwa zeitweilig eintretenden Behinderungen der Arbeiter eingeführt worden. (Ganz die gleichen Billets werden auf Wunsch der Betheiligten bereits bei den Arbeiterzügen der Strecke Klotzsche-Dresden-Neustadt ausgegeben.) Die Monatskarten werden, wie dies bereits rücksichtlich der für Klotzsche-Dresden-Neustadt eingeführten berichtet wurde, nur vorgezeigt, nicht aber koupirt.

Die Entnahme der Arbeiterbillets steht jedermann frei. (Für die Strecke Klotzsche-Dresden ist dies, wie zur Berichtigung der bezüglichen Angabe in No. 29 dieses Blattes bemerkt wird, nachträglich auch zugestanden worden.) Marktfrauen und andere Gewerbtreibende werden, da sie meist nur an den Markttagen, also 2—3 mal wöchentlich in die Stadt fahren, von den auf eine regelmässigere Benutzung berechneten Arbeiterbillets kaum mit Vortheil Gebrauch machen können.

Die Selbstkosten der Züge sind einschliesslich der Leerfahrten für die 6,5 km lange Strecke auf 20 ℳ pro Tag berechnet. Es müssen also, wenn die Selbstkosten gedeckt werden sollen, die Züge durchschnittlich von 100 Personen benutzt werden.

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy-Eisenbahngesellschaft.

A. Oesterreichische Linien.

Der Personenverkehr ergibt gegen das Vorjahr zwar eine Zunahme um 12 010 Reisende oder 2,5 pCt., dennoch aber inkl. des Gepäcks sammt Nebengebühren eine Mindereinnahme von 5 650 fl. oder 0,69 pCt. Diese Mindereinnahme gegenüber der erhöhten Frequenz findet ihre Erklärung in der Verringerung der durchschnittlichen Reisedistanz, welch letztere pro Reisenden bei den Eilzügen 87,5 km gegen 92,1 km pro 1883, bei den Personenzügen 73,5 km gegen 76,3 km, daher im Durchschnitt 75,6 km gegen 78,6 km im Vorjahre betrug. Das verfrachtete Güterquantum stellt sich gegen das Vorjahr um 8 527 t höher und haben die aus dem Eil- und Frachtgutverkehre erzielten Einnahmen eine Zunahme von 8 562 fl. oder 0,35 pCt. erfahren. Die durchschnittlich zurückgelegte Transportdistanz beträgt 157,58 km, ist also mit der des Vorjahres (157,76 km) gleichgeblieben.

Die Zunahme im Güterverkehre, welche hauptsächlich auf grössere Transporte bei den Artikeln Petroleum, Steinkohle, Oelfrüchten und Borstenvieh zurückzuführen ist, würde sich weit höher gestellt haben, wenn nicht gleichzeitig eine Abnahme des Verkehres in den Artikeln Spiritus, Steinen und Cement, Eisen und Eisenwaaren etc. eingetreten wäre, namentlich aber, wenn der Verkehr in Getreide (der übrigens eine Zunahme von 2 pCt. ausweist), sich — wie nach den Ergebnissen der letzten Jahre zu hoffen war — günstiger gestaltet hätte, was jedoch nach Lage der thatsächlichen Geschäftskonjunkturen nicht erreicht werden konnte.

An der angegebenen Mindereinnahme für Personen und Gepäck participirt die Linie Lemberg-Czernowitz mit 4 665 fl. oder 0,72 pCt. und die Linie Czernowitz-Suczawa mit 985 fl. oder 0,58 pCt., während — was die Einnahmen aus dem Eil- und Frachtgutverkehr betrifft — die Linie Lemberg-Czernowitz eine Mindereinnahme von 35 895 fl. oder 1,86 pCt., ausweist, wogegen bei der Linie Czernowitz-Suczawa eine Mehreinnahme von 44 457 fl. oder 9,12 pCt. erzielt wurde.

Was die einzelnen Frachtartikel anbelangt, so beträgt die Zunahme des Verkehrs gegen das Vorjahr bei Petroleum 54 pCt., bei Koaks, Braun- und Steinkohlen 44 pCt., bei Mahlprodukten 33 pCt., bei Borstenvieh 27 pCt., bei Bahnbetriebsmitteln 20 pCt., bei Manufakturwaaren 13 pCt., bei Hornvieh 11 pCt., bei Getreide und Hülsenfrüchten 2 pCt.; dagegen Abnahme des Verkehrs bei Spiritus 45 pCt., bei Steinen, Schiefer, Cement 38 pCt., bei landwirthschaftlichen Maschinen 27 pCt., bei Eisen und Eisenwaaren 23 pCt., bei Kolonialwaaren 21 pCt., bei Südfrüchten 10 pCt., bei Zucker 9 pCt., bei Sämereien 8 pCt., bei Wein 5 pCt., bei Emballagen 5 pCt., bei Bau- und Brennholz und Eisenbahnschwellen 3 pCt.

Die Einnahmen betragen: a) für die Linie Lemberg-Czernowitz 2 653 293 fl. (gegen 2 666 337 fl. im Vorjahre); b) für die

Linie Czernowitz-Suczawa 735 348 fl. (gegen 682 129 fl. im Vorjahre.)

Der Güterverkehr auf der ganzen Linie hat erbracht: für Eilgut 17 764 fl. (gegen 15 180 fl.) oder 0,52 pCt der Gesammteinnahmen, für Frachtgut 2 408 543 fl. (gegen 2 402 563 fl.) oder 71,08 pCt. der Gesammteinnahmen. An verschiedenen Einnahmen sind insgesammt zu verzeichnen 152 893 fl. (gegen 115 629 fl.) oder 4,51 pCt. (gegen 3,45 pCt.) der Totaleinnahme. Verausgabt sind: a) auf der Linie Lemberg-Czernowitz zusammen 1 914 257 fl. (gegen 1 561 122 fl.) oder pro Kilometer durchschnittlich 7 169,50 fl. (gegen 5 846,89 fl.). Die Mehrausgaben gegen das Vorjahr sind hauptsächlich entstanden durch die umfangreichere Legung des Stahlschienen-Oberbaues und die Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln. b) auf der Linie Czernowitz-Suczawa 617 817 fl. (gegen 489 366 fl.); oder pro Kilometer durchschnittlich 6 864,62 fl. (gegen 5 437,40 fl.).

Nach der Betriebsrechnung betragen die Gesammteinnahmen beider Linien 3 388 640 fl. (gegen 3 348 465 fl.), dagegen die Ausgaben 2 532 074 fl. (gegen 2 050 488 fl.). Es ergibt sich mithin abzüglich der besonderen Ausgaben an Steuern, Stempel etc. von 162 895 fl. ein Betriebsüberschuss von 693 671 fl.

Entgegen dem garantirten Reinerträgnisse von 2 200 000 fl. ist sonach ein Staatsvorschuss von 1 506 329 fl. erforderlich.

B. Rumänische Linien.

Die Gesammteinnahmen des Jahres 1884 beziffern sich auf 3 504 307 Frcs. (gegen 3 512 554 Frcs. im Vorjahre).

Beim Personen- und Gepäckverkehre beträgt die Abnahme der Frequenz 1 135 Reisende oder 0,46 pCt. und die Verminderung der Einnahmen 41 408 Frcs. oder 3,3 pCt.; beim Güterverkehre ergibt sich eine Mehrverfrachtung von 30 485 t oder 9,9 pCt. mit einer Mehreinnahme von 34 471 Frcs. oder 1,5 pCt.

Die Abnahme des Personenverkehrs beruht hauptsächlich auf der infolge der schlechten Ernteergebnisse eingetretenen ungünstigen Geschäftslage, welche auch auf die Reiselust hemmend einwirken musste.

Die Steigerung der Frequenz und Einnahme aus dem Güterverkehre ist auf die stärkere Verfrachtung der Artikel Getreide, Bau- und Nutzholz, Baumaterialien, Wein, Manufakturwaaren, Oelfrüchte, Südfrüchte, Mahlprodukte, Zucker und Steinkohle zurückzuführen. Die durchschnittliche Einnahme pro Kilometer berechnet sich aus dem Personenverkehr auf 5 219,42 Frcs. (gegen 5 389,53 Frcs.), aus dem Frachtenverkehr auf 10 116,99 Frcs. (gegen 9 817,16 Frcs. im Vorjahre). Die verschiedenen Einnahmen ergaben pro 1884 — 26 471 Frcs. oder 0,75 pCt. der Gesammteinnahmen.

Verausgabt sind 3 278 116 Frcs (gegen das Vorjahr mehr 348 930 Frcs.), dies macht pro Kilometer 14 634,45 Frcs. Die Gegenüberstellung der Gesammteinnahmen von 3 504 307 Frcs. und der Gesammtausgaben von 3 278 116 Frcs. ergibt einen Betriebsüberschuss von 226 191 Frcs.

Die Serbischen Eisenbahnen.

Die Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb der Serbischen Eisenbahnen hielt am 23. Mai d. J. in Paris ihre Generalversammlung ab. Dem ausführlichen Berichte sind die folgenden bemerkenswerthen Daten zu entnehmen: Die 243 km lange Strecke Belgrad-Nisch wurde am 10. September 1884 dem Verkehre übergeben; die zweite Sektion, von Nisch nach Vranja und zur Türkischen Grenze, welche 123 km lang ist, bot in dem Defilee von Djepp auf einer Strecke von 25 km sehr grosse Schwierigkeiten für den Bau, welche nunmehr überwunden sind. Die Strecke Nisch-Leskovatz (44 km) ist beinahe vollendet und dürfte zu Beginn des nächsten Herbstes eröffnet werden. Was die dritte Sektion, von Nisch nach Pirot und zur Bulgarischen Grenze, betrifft, so sind die Studien beendigt, und sobald diese die Genehmigung der Serbischen Regierung erhalten haben, werden die Arbeiten beginnen. Das Baupersonal wurde infolge der Fertigstellung der Linie Belgrad-Nisch entsprechend reduzirt. Was den Betrieb der eröffneten Linien Belgrad-Nisch betrifft, so hat sich sowohl der Personenverkehr als auch der Waarenverkehr den Erwartungen entsprechend entwickelt, trotz der allgemeinen Stagnation des Getreidehandels in Europa und trotz der Prohibitivmassregeln Ungarns gegen die Thierseuchen, die in einigen Serbischen Bezirken herrschten. Der Bruttoertrag vom Tage der Eröffnung bis Ende des Jahres 1884 bezifferte sich auf 953 842 Frcs., was einer durchschnittlichen Einnahme von 12 030 Frcs. pro Kilometer entspricht. Die Betriebsausgaben waren, wie bei allen neu eröffneten Bahnen, in der ersten Zeit bedeutend. In finanzieller Beziehung konstatirt der Bericht des Administrationsrathes, dass in dem abgelaufenen Jahre sich zwei wichtige Thatsachen vollzogen haben: die Realisirung des Restes der Serbischen Staats-Hypothekenobligationen erster Serie, welche sich in dem Portefeuille der Gesellschaft befunden hatten, und ferner die Kreirung der Hypothekarobligationen zweiter Serie, welche die Serbische Regierung der Gesellschaft als Bezahlung für den Bau der Linie Nisch-Pirot zu leisten hatte, und der Verkauf dieser Obligationen an ein Syndikat. Infolge des Verkaufes der ersten Serie der Obligationen konnte die Gesellschaft die Vorschüsse an das Comtoir d'Escompte in Paris zurückzahlen und überdies die nöthigen Mittel zur Vollendung der Arbeiten auf der Linie Belgrad-Vranja verwenden. Sodann konnte die Gesellschaft 16 000 eigene Obligationen à 500 Francs, welche im Mai 1883 zum Kourse von 475 Frcs. ausgegeben worden waren, al pari einlösen. Die von der Gesellschaft auf ihren Besitz an Staats-Hypothekarobligationen einkassirten Koupons, sowie der bei dem Verkaufe dieser Obligationen realisirte Nutzen bilden den Hauptbestandtheil des Gewinnsaldos, welcher sich aus der Bilanz des Jahres 1884 ergibt. Dieser Gewinnsaldo repräsentirt einen Betrag von 1 612 449 Frcs. Die Generalversammlung beschloss, entsprechend dem Antrage des Administrationsrathes, von diesem Gewinnsaldo einen Betrag von 488 822 Frcs. zur Bestreitung der Organisationskosten beim Betriebe der Linie Belgrad-Nisch, der Inaugurationskosten etc., zu verwenden. Von dem Reste mit 1 123 627 Frcs. kommt in Abzug die 5 pCt. Dotirung der Reserve, ferner die Dotirung des Administrationsrathes. Die Generalversammlung beschloss ferner, 25 Frcs. pro Aktie oder 10 pCt. des eingezahlten Kapitals zur Vertheilung zu bringen und den sonach verbleibenden Rest von 260 824 Frcs. auf neue Rechnung vorzutragen. Das eingezahlte Kapital der Gesellschaft beträgt 8 Millionen Francs. Davon liegen 4 Millionen Francs als Kaution bei der Bank von Frankreich, der Rest ist in dem vollendeten Material, in der Stationseinrichtung u. s. f., enthalten. Der Bau der Linien wird für Rechnung der Serbischen Regierung durchgeführt, welche den Kaufpreis in Obligationen entrichtet hat. Der Bericht erwähnt, dass der nunmehr gesicherte Ausbau der Türkischen und Bulgarischen Eisenbahnen von der höchsten Wichtigkeit für die Serbische Eisenbahngesellschaft sei, indem die direkte Eisenbahnverbindung Belgrad-Konstantinopel und Belgrad-Salonichi nunmehr bald hergestellt sein werde.

Aus der Schweiz.

Jura - Bern - Luzernbahn.

Dem Bericht über das Betriebsjahr 1884 entnehmen wir: Betriebslänge: Jura-Bernbahn = 258,2 km; Bern-Luzernbahn = 94,2 und Bödelibahn = 8,3 km, oder zusammen 360,7 km inkl. der mit andern Gesellschaften gemeinsam betriebenen Strecken. Befördert wurden 2 764 630 Personen für 3 264 415,64 Frcs. (gegen 2 760 919 Personen und 3 579 849,62 Frcs. in 1883); Gepäck 12 388 (13 683) t für 251 433 (283 785) Frcs.; 232 060 (102 031) Stück Vieh für 204 185 (165 611) Frcs. und 930 402 (936 682) t Güter aller Art inkl. Eilgut für 3 600 656 (3 552 764) Frcs. ohne die Nebeneinnahmen im Güterverkehr. An indirekten Einnahmen wurden 410 357,52 (gegen 426 158) Frcs. gezählt, so dass die Betriebseinnahme sich auf 7 834 952 Frcs. belief oder 282 109 Frcs. weniger als im Vorjahr. Hierzu traten noch 476 160,39 Frcs. und die Gesammteinnahme beziffert sich auf 8 311 112,26 Frcs. Die Betriebsausgabe belief sich auf 4 317 964,38 Frcs. und stieg (inkl. 1 347 000 Frcs. zur Verzinsung, 359 759 Frcs. zur Amortisation und 580 000 Frcs. als Rücklage zum Reserve- und Erneuerungsfonds) die Gesammtausgabe auf 7 282 988,53 Frcs. Der verbleibende Reinertrag ad 1 028 123,73 Frcs. gestattete die Auszahlung einer Dividende von $2^1/_2$ pCt. für 35 Millionen Francs an Aktienkapital und der Rest von 153 123,73 Frcs. wurde auf das neue Betriebsjahr vorgetragen. — Das Anlagekapital bezifferte sich auf 68 079 932 Frcs., das Total der dazu emittirten Anleihen neben obenerwähntem Aktienbetrag auf 3 285 000 Frcs.; der Reservefonds betrug 1 807 834 Frcs. und der Erneuerungsfonds 451 504 Frcs. — Die Anzahl der Lokomotiven betrug 67, der Personenwagen 172, der Gepäckwagen 38 und der sonstigen Wagen aller Art 666, welche 2 052 267 Lokomotivkm resp. zusammen 25 884 268 (gegen 25 543 886 in 1883) Achskm durchliefen. Die Zahl der Beamten war 1 007 (999 in 1883) und 583 (623) Hilfsbeamte und Tagearbeiter; die Hilfskasse der Beamten schloss zu Ende des Betriebsjahres mit 535 523 Frcs. Bestand ab.

Aus Belgien.

Vizinalbahnen.

Der Bericht seitens der mit Prüfung ausserordentlicher Einnahmen und Ausgaben im Staatshaushalt betrauten Centralabtheilung enthält einige mittheilenswerthen Angaben über die Frage der Belgischen Vizinalbahnen. Die ordnungsmässig eingebrachten Baugesuche für Linien, bezüglich deren die betreffenden Gemeinden ihre Betheiligung an der Aufbringung eines Viertels des zu Ausführung und Betrieb nöthigen Kapitales anbieten, betreffen bereits ein Bahnnetz von 668 km; auf die einzelnen Provinzen vertheilen sich diese 38 Linien nach dem „Moniteur des intérêts matériels" wie folgt:

I. Antwerpen.	km
Antwerpen-Wyneghem-Hoogstraeten	38
„ -Santvliet	25
„ -Broechem	10
„ -Merxem-Schooten-Brecht-Oostmalle	29
Oostmalle-Turnhout	15
zusammen	117
II. Brabant.	
Brüssel-Lennick St. Quentin-Enghien	28
Wavre-Jodoigne über Gastuche und Grez-Doiceau	18
Wavre-Perwez	18
zusammen	64
III. Westflandern.	
Thielt-Aeltre (der Rest in Ostflandern)	10
Thielt-Wyneghem-Swevezeele-Bruges	29
Ruysselede-Wyngene-Bloemendaele	12
Ostende-Nieuport	17
Brügge nach l'Ecluse	20
zusammen	88
IV. Ostflandern.	
Thielt-Aeltre (der grössere Theil in Westflandern)	6,5
Gent-Destelbergen-Zele-Hamme	36
„ Somerghem (Verlängerung nach Waerschoot)	14
Audenarde-Deynze über Cruyshautem	17
Gent-Oostacker-Saffelaere	15
„ -Meirelbeke (Verlängerung nach Semmerzaeke)	6
St. Nicolas-Kieldrecht	16
zusammen	110,5
V. Hainaut.	
Sivry (village) - Sivry (station)	4
Quevaucamps-Blaton	3
Hautrage bis zum Kanal von St. Ghislain, nebst Abzweigungen nach Hamaide	9
zusammen	16
VI. Lüttich.	
Damré-Sprimont-la Gombe	9
Remicourt-Oreye-Otrange	10
Angleur-Clavier-Terwagne	30
Zweiggleise nach den Ladeplätzen von Visé	22
Andenne-Eghezée über Bierwart (der grössere Theil in Provinz Namur)	6
Embresin-Huccorgne	12
Oreye-Wasseiges	31
zusammen	120
VII. Limburg.	
Maeseyck - Bourg Léopold	44
VIII. Luxemburg.	
Melreux-Laroche	18
St. Hubert nach Val-de-Poix	7
Longlier-Warmifontaine	7
Houffalize-Bourcy	11
zusammen	43
IX. Namur.	
Lambusart-St. Denis Bovesse	18
Natoye-Spontin	6
Andenne-Samson und Abzweigungen	20
„ -Eghezée über Bierwart (zum Theil in Provinz Lüttich	12,5
Olloy-Oignies	7
Namur nach St. Servais	2
zusammen	65,5

Aus Newyork und Umgegend.

Von Hermann Claudius.

LVII.

Das westliche Gleise der Broadway-Pferdebahn war gestern, Sonnabend den 6. Juni 1885, bis Bowling - Green gelegt, der grösste Theil des östlichen Gleises, bis City Hall, vollendet. Es sind demnach etwa 2½ Englische Meilen Westgleise und 1¾ Engl. Meilen Ostgleise, Summa 4¼ Engl. Meilen in genau zwei Wochen gelegt worden, wobei zu bedenken ist, dass stets eine Hälfte der Strasse für den Verkehr offen gehalten werden musste.

Ich habe noch keine Trambahn gesehen, welche so einfach gebaut ist, wie die neue Broadwaybahn; möglich, dass andere hier auch so konstruirt sind, man sieht es aber wegen der Pflastersteine nicht. Jene, welche ich bauen sah, waren anders fundirt. Unterhalb des Pflasters soll sich auf dem Brodway Beton befinden; ich sah keinen, nur Sand, Staub; auf diesen legt man die Langschwellen und verbindet dieselben etwa alle vier Fuss mit sehr dünnen Flacheisen, welche auf der hohen Kante stehen; die Schwellen können sich demnach nicht nach aussen, wohl aber nach der Gleismitte zu verschieben, weil die Flacheisen biegsam sind wie Fischbein. Wenn jedoch das Pflaster wieder eingesetzt ist, so hält dieses die Schwellen in ihrer Lage. Unter die Stösse legt man gusseiserne Schuhe und befestigt Flacheisen wie Schuhe mit Schrauben; dann nagelt man die flachen Fahrschienen auf, setzt die Pflastersteine wieder ein und das Gleise ist „all right“.

Die dritte Schiene auf der 9. Avenue Hochbahn, bestimmt den elektrischen Strom zu leiten, ist auf beiden Gleisen von der 14. bis zur 50. Strasse fertig. Man hatte, wie ich früher berichtete, die Schienen auf chairs befestigt, und von Isolation war nichts zu bemerken. Gestern sah ich jedoch, dass man Schienen sammt chairs gehoben und schwarze Platten von irgend einer isolirenden Substanz unterlegt hat. Zwischen chair und Platte erblickt man eine Einschnürung, so dass der chair theilweise frei schwebt, nur in der Mitte gestützt ist und daher ein kleines Schutzdach bildet: Die Isolation wird dadurch nur gefördert, hoffentlich ist die Konstruktion dabei auch dauerhaft.

Die Einwanderung nimmt wieder riesige Dimensionen an und drei Schiffe, ein Hamburger, ein Bremer, ein Antwerpener, hatten in den letzten Tagen auch Blatternkranke an Bord. Ein hiesiges Deutsches Blatt bringt dann und wann Spinnstuben-Geschichten, wie der Hans oder die Grete ihr Glück so schnell in Amerika machen und wie der alte Grossvater in Deutschland gar nicht weiss, was er mit dem gesandten grossmächtigen Dollarscheine, welcher viermal mehr werth ist wie eine Mark, machen soll.

Hier ist alles unsicher; wer heute, ohne Vermögen oder ein im besten Schwunge stehendes Geschäft zu besitzen, auch sein gutes Auskommen hat (und dieses findet man in Zeiten des „Aufschwunges, boom“ leicht), der kann morgen auf Wochen, Monate, Jahre hinaus brotlos sein. Unendlich viel Selbstmorde kommen hier vor, meist sind es Deutsche, weil dies von allen Unglücklichen die Verlassensten sind.

Wirklich gut situirt sind prozentualiter wenig Deutsche; ich meine die Deutschen eingewanderten Israeliten nicht.

Gestern, am 6 Juni, gab Keely wieder eine Vorstellung mit seinem Fiedelbogen in Philadelphia. Mittlerweile habe ich aus der Litteratur ersehen, dass Keely bereits seit 10 Jahren spukt. Das ist auch ein Zeichen der Zeit! Gestern erklärte er, der „Sun“ zurfolge seinem gläubigen Publikum, wie viele Arten von Intensität seine Vibrationen besässen: Moleculare, atomische, ätherische, inter-ätherische.

Witz besitzt Keely. Da er diesmal seinen Apparat auf eine Glasplatte stellte, scheint er es für nöthig gehalten zu haben, seinen guten Aktionären ein Schaustück zu bieten, wie man z. B. die Köpfe und Büsten lebender Damen schweben lässt.

Schwere Gewitter haben bereits die Union heimgesucht. Vorgestern zog ein solches über Washington, C. D. dahin und mehrere Blitze schlugen in das erst vor wenigen Monaten eingeweihte Washington - Denkmal, einige Marmorsteine der Bedachung beschädigend, so dass man wahrscheinlich die ganze obere Partie neu bauen muss. Die morgige Untersuchung wird Aufschluss geben.

Der Fall ist insofern von grosser Wichtigkeit auch für Eisenbahn-Baumeister, als die Blitzableiter, wenigstens wie sie beschrieben wurden, nicht besser wissenschaftlicher ausgeführt werden können; die Fangspitze besteht aus einer grossen, derben Aluminium-Kappe und in die Erde sollen nicht eiserne Stangen, nein, eiserne Säulen führen. Bereits im April schlugen vier Blitze in das Denkmal, ohne Schaden zu thun; ein Bekannter von mir sah es zufällig.

Man hatte in das Mauerwerk Streifen von Phosphorbronze als Schutz gegen Regen eingelassen und ein Theil der Elektricität mag von Streifen zu Streifen durch das Mauerwerk gefahren sein, wie es ja häufig vorkommt. Die Untersuchung fand vorerst von unten mittelst eines mächtigen Fernrohres statt!!!

Gerade bei Eisenbahn-Bahnhöfen ist es ja so leicht, alle Metalltheile leitend mit der Erde in Verbindung zu bringen — man lasse ja keine metallische Sackgasse, wie ich es nennen möchte, bestehen. Die Aluminium-Kappe des Washington-Denkmales hat übrigens nicht gelitten.

Nicht weniger als 34 verschiedene Klagen hat Edison, respektive seine Company, gegen andere Gesellschaften und Private eingereicht und die Edison Electric Light Company erlässt durch ihren Vizepräsidenten, den auch in London wohlbekannten Edward H. Johnson, eine fulminante Warnung, Glühlampen zu fertigen oder andere, als Edinson'sche, zu kaufen. Entgegenhandelnde haben, man schaudere, zu erwarten: „....and to prosecute and punish, to the full extent of the law, all makers, sellers or users of incandescent lamps not duly authorized by it.“ (Nämlich die Edison Electric Light Company). Soeben heute erfuhr ich privatim, dass zwei Beklagte, Sawyer-Man der Edison Company bereits den Wind abgewannen — ob es sich bestätigt, bleibt abzuwarten.

Jahre lang kann der Streit währen, alle Gesellschaften werden bankerott und das Publikum brennt Petroleum. Edison ist nämlich auch fulminant verklagt worden.

Haftpflicht.

v. O. Die Beladung von Kohlenkörben neben Lokomotive und Schienen ist eine betriebsgefährliche Arbeit. (§ 1 R.-H.-G. v. 7. Juni 1871.) — Aus den Entscheidungsgründen: „Der Berufungsrichter hat, abweichend von der Ansicht des Landgerichts, angenommen, dass die Beschädigung des Klägers nicht beim Betriebe der Eisenbahn erfolgt sei, weil sich das Aufstellen der Kohlenkörbe an dem Rande der Rampe nicht als eine unmittelbare, sondern nur als eine mittelbare Vorbereitung der Beförderung der Personen und Güter auf der Eisenbahn charakterisire. Er hat deshalb eine Erörterung der Frage, ob die nahe bevorstehende Ankunft eines Zuges von Kreuzburg eine solche Beschleunigung der Arbeit des Klägers bedingt habe, dass ihm dazu nur zwei Minuten Zeit geblieben sei, als unerheblich abgelehnt. — Es muss nun zwar dem Berufungsrichter darin beigestimmt werden, dass nicht jede, die Beförderung von Gütern oder Personen vorbereitende Handlung unter den Begriff des Betriebes der Eisenbahn gebracht werden kann und dass es dabei auf die grössere oder geringere Entferntheit des Zusammenhanges der vorbereitenden Handlung mit dem Betriebe ankommen wird. Eine bestimmte Grenzlinie wird sich dabei schwer ziehen lassen. Der Berufungsrichter zieht diese Grenzlinie aber jedenfalls zu eng, wenn er zwar das Aufschütten von Kohlen unmittelbar auf die Lokomotive für eine zum Betriebe gehörige vorbereitende Handlung erachtet, nicht aber das Aufstellen von Kohlenkörben auf der an den Schienen befindlichen Rampe, von der sie auf die Lokomotive geschüttet werden sollten. Diese in unmittelbarer Nähe der Eisenbahnschienen vorgenommene Handlung steht in so nahem Zusammenhange mit dem Eisenbahnbetriebe, dass sie als zum Betriebe der Eisenbahn gehörig gerechnet werden muss“ (Erk. des V. Civilsenats des Reichsgerichts vom 29. Oktober 1884, Dr. Blum, Urtheile und Annalen Bd. I. S. 99.)

Miszellen.

Selbstthätig auslösende Haltevorrichtung für Waggonfenster. Das Oeffnen und Schliessen der Koupeefenster, noch mehr aber deren Feststellen in gewisser Höhe erfordert bei der bisher meist üblichen Befestigung mittelst langer Riemen einen ziemlichen Aufwand von Kraft. Zwei dem Herrn Robert Hankow in Berlin, Fruchtstrasse 1/2, patentirte und im „Organ für die Fortschritte des Eisenbahnwesens“ (XXII. Band, 4. Heft 1885) veröffentlichte Konstruktionen einer praktischen Haltevorrichtung für diese Schiebefenster bezwecken eine Erleichterung des Aufziehens resp. Niederlassens derselben. Der einfache Mechanismus wird in der Weise in Thätigkeit gesetzt, dass man den bezüglichen Handgriff am Fenster (Ring oder Knopf) bei beabsichtigtem Heraufziehen in die Höhe, bei dem Herunterlassen abwärts schiebt. Durch den hiermit ausgeübten Druck werden Federn ausgelöst, welche das Fenster in gewisser Stellung festhalten, und bei dem Aufhören des Druckes stellt sich das Fenster selbstthätig in der ihm anzuweisenden beliebigen Höhe fest, ohne von dem Reisenden Kenntniss des Mechanismus zu verlangen.

Der Unterschied der beiden Arten besteht u. a. in der Lage der Zahnstangen, ob diese in der Führung der Schiebethüren neben diesen oder auf ihrer inneren (nach dem Koupee zu gerichteten) Seite befindlich sind; bei beiden ist der eigentliche Mechanismus gegen äussere Einflüsse geschützt und lässt sich leicht anbringen. Die Federvorrichtungen sind stark genug, um dem Rütteln und etwaigen Stossen während der Fahrt zu widerstehen. St.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Am 1. Juli d. J. wird von der Bahnlinie Allenstein-Mehlsack-Kobbelbude mit Abzweigung von Braunsberg nach Mehlsack, die im Bau befindliche 61,07 km lange, dem Königlichen Eisenbahn-Betriebsamte Allenstein zu unterstellende Reststrecke Wormditt - Mehlsack - Kobbelbude und somit die ganze vorbezeichnete Bahnlinie dem öffentlichen Verkehr übergeben werden.

Die auf dieser Strecke laufenden gemischten Züge mit Personenbeförderung sind aus dem mit dem 1. Juni d. J. in Kraft getretenen auf allen Stationen unseres Verwaltungsbezirks aushängenden Sommerfahrplan zu ersehen.

Die Personen- und Gütertarife sind bei allen Stationen verkäuflich.

Bromberg, den 18. Juni 1885. (1312)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Betrieb.

Mit dem 1. Juli d. Js werden die zur Zeit zum Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover bezw. des Königlichen Eisenbahn-Betriebsamts Harburg gehörenden Bahnhofsanlagen zu Hamburg nebst der Strecke von Hamburg bis zur Brücke über die Süderelbe bei Harburg — ausschliesslich dieser Brücke — dem Bezirk der Königlichen Eisenbahndirektion zu Altona zugetheilt und dem von dieser ressortirenden Königlichen Eisenbahn - Betriebsamt Hamburg unterstellt werden. Demgemäss gehen vom genannten Tage ab die auf die Verwaltung und den Betrieb der bezeichneten Strecke, sowie des Hannoverschen Bahnhofes und der auf der Insel Wilhelmsburg gelegenen Anschlussgleise des Petroleumhafens bezüglichen Geschäfte auf die letzterwähnten Behörden über und sind betreffende Anträge, Mittheilungen und Beschwerden an das Königliche Eisenbahn-Betriebsamt zu Hamburg bezw., soweit die Zuständigkeit der höheren Instanz in Frage kommt, an die Königliche Eisenbahndirektion zu Altona zu richten.

Die vor dem 1. Juli bei dem Königlichen Eisenbahn - Betriebsamte Harburg bezw. der Königlichen Eisenbahndirektion zu Hannover bereits anhängigen Geschäftssachen werden von diesen Behörden erledigt, soweit sie nicht in den geeigneten Fällen unter Benachrichtigung der Antragsteller an die genannten Behörden zu Hamburg und Altona abgegeben werden.

Hannover, den 13. Juni 1885.
Königliche Eisenbahn-Direktion.
gez.: v. Schmerfeld.

Altona, den 13. Juni 1885. (1313)
Königliche Eisenbahn-Direktion.
gez.: Krahn.

III. Fahrplanbekanntmachungen.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Infolge Veränderung des Fahrplans der Ostholsteinischen Eisenbahn tritt am 1. Juli d. J. nachstehender Fahrplan für die Eutin-Lübecker Eisenbahn in Kraft:

		Mg.	Mg.	Nm.	Ab.			Mg.	Vm.	Nm.	Ab.
Eutin	Abf.	5.50	9.55	2.15	6.20	Lübeck	Abf.	8.25	11.30	4.25	9, 5
Ottendorf	„	6. 4	—	2.30	6.33	Schwartau	„	8.35	11.40	4.36	9.17
Gleschendorf	„	6.13	10.13	2.40	6.40	Pansdorf	„	8.51	11.55	4.47	9.30
Pansdorf	„	6.24	10.24	2.55	6.51	Gleschendorf	„	9. 5	12.10	4.58	9.43
Schwartau	„	6.38	10.35	3.10	7. 4	Ottendorf	„	9.10	12.20	—	9.50
Lübeck	Ank.	6.50	10.45	3.20	7.16	Eutin	Ank.	9.25	12.35	5.15	10. 5

Ausserdem werden bis auf weiteres an allen Sonntagen folgende Extrapersonenzüge abgelassen werden:

ab Lübeck . . . . . . 3.— Nachm.
an Schwartau . . . . . 3.10 „

ab Schwartau . . . . . 7.55 Abends
in Lübeck . . . . . . 8. 5 „

ab Lübeck . . . . . . 6.55 Abends
„ Schwartau . . . . . 7. 5 „
„ Pansdorf . . . . . 7.15 „
„ Gleschendorf . . . . 7.28 „
in Eutin . . . . 7.45 „
zum Anschluss an einen Extrapersonenzug nach Kiel und Neumünster.

ab Eutin . . . . 10,20 Abends
nach Eintreffen des letzten fahrplanmässigen Zuges von Kiel und Neumünster.
„ Gleschendorf . . . . 10.40 Abends
„ Pansdorf . . . . . 10.50 „
„ Schwartau . . . . . 11. 5 „
in Lübeck . . . . . . 11.15 „

Lübeck, den 17. Juni 1885.
Der Verwaltungsrath. (1314H&V)

IV. Güterverkehr.

Zum Tarif vom 1. Januar 1882 für die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen und lebenden Thieren im **Berlin-Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverbande** tritt der Nachtrag X, enthaltend Aenderungen und Ergänzungen der Tarifvorschriften, sowie Frachtsätze für den Verkehr zwischen Sternschanze einerseits und Büsum und Osterhof, Stationen der Westholsteinischen Eisenbahn andererseits, am 1. Juli cr., bezw. soweit die qu. neuen Bestimmungen Erhöhungen im Gefolge haben, am 15. August cr. in Kraft.

Exemplare dieses Nachtrages sind durch die betheiligten Stationen unentgeltlich zu beziehen.

Altona, den 20. Juni 1885. (1315)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbandsverwaltungen.

Im **Sächsisch - Oesterreichischen Verbandsverkehre** sind folgende Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 b (Eisenbahnschwellen etc.) zur Einführung gekommen:

Drösing-Falkenstein . . 1,57 M.
Dürnkrut-Falkenstein . . 1,53 „
pro 100 kg.

Dresden, den 20. Juni 1885. (1316)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Am 1. Juli d. Js. tritt zum Tarife für den **Thüringisch - Sächsisch - Ungarischen Verbandsverkehr** Theil IV der Nachtrag VI in Kraft, wovon Exemplare durch die Verbandsverwaltungen bezogen werden können. Derselbe enthält neue bezw. abgeänderte Frachtsätze des Ausnahmetarifs 6 (Baumrinden-Extrakt sowie Rinden etc.) für den Verkehr von Ungarischen Stationen nach den Stationen Gera, Leipzig (H. S. G. B. u. Th. B.), Plagwitz-Lindenau, Weida und Zeitz des Direktionsbezirks Erfurt.

Dresden, den 19. Juni 1885. (1317)
Königliche General - Direktion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Für den Verkehr von den Stationen Bielefeld, Brackwede, Geseke, Lippstadt, Osnabrück und Soest des Direktionsbezirks Hannover, sowie den Stationen Belecke und Warstein der Warstein-Lippstadter Eisenbahn nach den Niederländischen Stationen Amsterdam, Dordrecht, Middelburg, Rotterdam und Vlissingen sind **ermässigte Frachtsätze für Eisenartikel** der Spezialtarife I und II eingeführt.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen.

Hannover, den 15. Juni 1885. (1318)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion.

Mit dem 1. Juli cr. gelangen für den Verkehr von den Stationen Saalfeld, Suhl, Weida und Zella-Mehlis (Eisenbahn-Direktionsbezirk Erfurt) nach den Grenzstationen Myslowitz, Oswiecim, Oderberg und Halbstadt für Eilgüter, Stückgüter und Güter aller Art, welcher nachweislich nach Rumänien bestimmt sind, ermässigte Frachtsätze zur Einführung. Für die Anwendung derselben gelten die Bestimmungen der Exporttarife nach Rumänien vom 1. Oktober 1884 bezw. 1. Mai 1885.

Ueber die Höhe der zur Einführung kommenden Tarifsätze geben die Verbandstationen und das Verkehrsbüreau der Königlichen Eisenbahndirektion Erfurt Auskunft.

Breslau, den 17. Juni 1885. (1319)

Königliche Eisenbahndirektion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Deutsch - Russischer Eisenbahnverband. Mit Gültigkeit vom 20. Juni 1885 neuen Stils tritt der 18. Nachtrag zur 2. Ausgabe des Deutsch - Russischen Gütertarifs vom 1. Januar 1880 neuen Stils in Kraft, welcher formelle Abänderungen des Ausnahmetarifs XXI für Eiertransporte enthält.

Exemplare des vorbezeichneten Tarifs sind von den Verbandstationen zu beziehen.

Bromberg, den 15. Juni 1885. (1320J)

Königliche Eisenbahn-Direktion, als geschäftsführende Verwaltung.

Main-Neckarbahn. Am 1. August l. J. tritt ein neuer Gütertarif für den diesseitigen Lokalverkehr, sowie für den Verkehr der Main - Neckarbahnstationen mit Mannheim (Bad.) und Frankfurt a/M. (Sachsenhausen) Pr. Staatsbahn in Kraft. Derselbe enthält unter Anderem einen neuen Tarif für die Nebengebühren, welche letztere neben verschiedenen Ermässigungen auch einzelne Erhöhungen erfahren. Einige früher bekannt gemachte Ausnahmebestimmungen in der Erhebung der Nebengebühren bleiben fernerhin in Gültigkeit. Nähere Auskunft ertheilen unser Sekretariat, Tarifabtheilung, und vom 1. August l. J. ab die betheiligten Güterexpeditionen.

Darmstadt, den 17. Juni 1885. (1321)

Die Direktion.

Vom 15. Juni c. ab sind die Stationen Iserlohn Ostbahnhof und Westig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld in den Gütertarif für den Rheinisch-Westfälisch-Südwestdeutschen Verband einbezogen und die Frachtsätze desselben Tarifs für die Stationen Hemer und Menden des genannten Bezirks theilweise ermässigt worden.

Das Nähere ist bei den betreffenden Güterexpeditionen zu erfahren.

Gleichzeitig wird bekannt gemacht, dass der Frachtsatz des Spezialtarifs I für Obercassel b. Düsseldorf-Lindau und der Eilgutfrachtsatz Barmen (Unter-)-Rorschach in den Heften I bezw. III Abtheilung A des obengedachten Gütertarifs mit Gültigkeit vom 1. August c. auf 3,21 *M.* bezw. 15,25 *M.* erhöht worden.

Köln, den 17. Juni 1885. (1322)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

Deutsch-Italienischer Eisenbahnverband. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 12. Mai cr. bringen wir zur Kenntniss, dass die Gotthardbahn auch für Tramwaywagen und Wagen für schmalspurige Eisenbahnen die in dem Dienstbefehl No. 1 des Deutsch-Italienischen Verkehrs vom 1. März 1884 für die Reexpedition von Gütern festgesetzten Gebühren ab 15. Juni cr. zur Erhebung bringen wird.

Strassburg, den 14. Juni 1885. (1323)

Die geschäftsführende Verwaltung für den Verkehr via Gotthard: Kaiserliche Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsass-Lothringen.

Mit Wirkung vom 1. August 1885 werden die im **Sächsisch - Südwestdeutschen Verbandsverkehre** mit den Stationen Altbreisach, Gengenbach, Göggingen, Hattingen, Hördten, Klengen, Krozingen, Messkirch, St. Georgen i Schw., Stockach und Thalmühle bestehenden Ausnahmesätze für Holz aufgehoben und vorerst nicht wieder ersetzt.

Dresden, am 20. Juni 1885. (1324)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Der in unserer Bekanntmachung vom 12. Mai d. Js. für den 1. Juli d. Js. angekündigte Nachtrag I zu dem **Sächsisch-Ungarischen Verbandstarife**, Theil II, Heft 3, ist nunmehr erschienen und können Exemplare durch die Verbandsverwaltungen bezogen werden.

Dresden, am 19. Juni 1885. (1325)

Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen, als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 25. Juni 1885 treten im Verband-Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks **Bromberg** einerseits und Stationen der **Marienburg-Mlawkaer Bahn** andererseits (Tarif vom 25. März 1882) für die Beförderung von **Salz aller Art** bei Aufgabe von je 10 000 kg pro Wagen von Inowrazlaw und Klausaschacht nach Mlawa loco und transito ermässigte Ausnahme-Frachtsätze in Kraft, welche bei den bezüglichen Expeditionen zu erfahren sind.

Bromberg, den 18. Juni 1885. (1326 J)

Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Juli 1885 gelangt zum **Lokal-Gütertarif** des Eisenbahn-Direktionsbezirks (linksrheinischen) Köln vom 1. August 1884 der Nachtrag II zur Ausgabe.

Derselbe enthält:

I. Ausschluss der Station Nymwegen aus dem Lokalverkehr.
II. Entfernungen und Frachtsätze für die Stationen der Strecke Rothe Erde-Montjoie.
III. Ergänzung zum Ausnahmetarif D für Steinschlag (Aufnahme der Station Schiffweiler).
IV. Berichtigungen.

Der Nachtrag ist bei sämmtlichen diesseitigen Güterexpeditionen zu haben.

Köln, den 24. Juni 1885. (1327)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Rheinisch-Westfälisch - Niederländischer Güterverkehr. Mit dem 1. Juli d. J. tritt das Heft AJ des Rheinisch - Westfälisch-Niederländischen Gütertarifs in Kraft. Dasselbe enthält Frachtsätze für den Verkehr zwischen der Station Nymegen (linksrheinisch), welche mit dem genannten Tage aus dem Lokal-Gütertarife des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrheinisch) ausscheidet, einerseits, und den übrigen linksrheinischen Stationen andererseits. Soweit diese theilweise ermässigten Frachtsätze niedriger sind, als die in dem erwähnten Lokal - Gütertarife für Groesbeck enthaltenen, haben dieselben auch für letztere Station Anwendung zu finden.

Näheres ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, woselbst auch das Tarifheft AJ zum Preise von 10 ₰ käuflich zu erlangen ist.

Köln, den 19. Juni 1885. (1328)

Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Die im Nachtrag XIII zum Viehtarif vom 1. April 1881 für den **Schleswig-Holsteinischen Eisenbahnverband** enthaltenen Frachtsätze für Büsum finden vom 1. Juli cr. ab auch im Verkehr mit Osterhof, Station der Westholsteinischen Eisenbahn, Anwendung.

Altona, den 18. Juni 1885. (1329)

Königliche Eisenbahn-Direktion, Namens der Verbandsverwaltungen.

Belgisch-Südwestdeutscher und Englisch-Südwestdeutscher Güterverkehr. Unter Bezugnahme auf unsere Bekanntmachung vom 30. März d. J. bringen wir hiermit zur Kenntniss, dass die Station Hanau Nordbahnhof der Königlichen Eisenbahndirektion Hannover aus dem Deutsch-Belgischen Verkehr ausgeschieden und mit den für die Station Hanau Ostbahnhof des Eisenbahn - Direktionsbezirks Frankfurt a/M. bestehenden Frachtsätzen und Instradirungsvorschriften in den Belgisch - Südwestdeutschen und Englisch-Südwestdeutschen Güterverkehr aufgenommen worden ist.

Köln, den 24. Juni 1885. (1330)

Namens der Verbandsverwaltungen: Königliche Eisenbahn-Direktion (linksrheinische).

Vom 20. d. M. treten für die **Beförderung von Kartoffelabfälle** im Verkehre zwischen Gernsheim, Nierstein, Oppenheim, Osthofen, Seligenstadt der Hessischen Ludwigsbahn einer- und den diesseitigen Stationen Frankfurt, Sachsenhausen und Taunusbahnhof, Hanau, Höchst und Wiesbaden andererseits ermässigte Frachtsätze in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die genannten Stationen. (1331)

Frankfurt a/M., den 22. Juni 1885.

Namens der betheiligten Verwaltungen: Die Königliche Eisenbahn-Direktion Frankfurt a/M.

K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn. Mit dem 5. Juli 1885 tritt ein neuer Ausnahmetarif für den Transport von Steinkohlen und Kokes von Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau nach Stationen der vom Oesterreichischen Staate betriebenen Privatbahn-Linien Sternberg-Wichstadtl, Lichtenau und Hohenstadt-Zöptau via Mittelwalde - Grulich in Kraft.

Mit dem obangeführten Zeitpunkte wird der gleichnamige Tarif vom 1. Oktober 1884 ausser Kraft gesetzt.

Exemplare dieses neuen Ausnahmetarifes können bei den betheiligten Bahnverwaltungen eingesehen und von denselben bezogen werden.

Wien, am 16. Juni 1885. (1332)

Die Generaldirektion.

V. Personen- und Gepäckverkehr.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt zum Tarif vom 20. Januar 1885 für die direkte Beförderung von Personen etc. zwischen Stationen der **Berlin-Hamburger Eisenbahn**

einerseits und Stationen der **Parchim-Ludwigsluster** und der **Mecklenburgischen Südbahn** andererseits der Nachtrag II in Kraft.

Durch diesen Nachtrag gelangen direkte Schnellzugbillets II. und III. Wagenklasse zwischen Büchen und Hamburg einerseits, sowie Neustadt i/M., Parchim, Lübz, Karow, Malchow und Waren andererseits zur Einführung.

Ausserdem enthält der Nachtrag noch direkte Tarifsätze von Wittenberge nach Lübz und Malchow.

Nähere Auskunft ertheilen die betheiligten Billetexpeditionen.

Altona, den 19. Juni 1885. (1333)
Königliche Eisenbahndirektion.

Eutin-Lübecker Eisenbahn. Vom 20. cr. an tritt eine direkte Personen- und Gepäckbeförderung zwischen der Station Eutin einerseits und Travemünde via Lübeck andererseits in Kraft.

Lübeck, den 18. Juni 1885. (1334 H & V)
Der Verwaltungsrath.

VI. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Breslau-Warschauer Eisenbahn. Die Dividende für das Jahr 1884 mit 12,75 ℳ für das Stück der diesseitigen Stamm-Prioritätsaktien kann vom 22. Juni d. Js. ab bei den nachfolgenden Zahlstellen erhoben werden:

1. hierselbst bei der Gesellschafts-Hauptkasse,
2. in Berlin:
   a) bei den Herren Born & Busse, Bankgeschäft,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft,
3. in Breslau:
   a) bei der Breslauer Diskontobank Hugo Heimann & Co.,
   b) bei den Herren Gebrüder Guttentag, Bankgeschäft.

Die Dividendenscheine sind nach der Nummernfolge mittelst doppelten Verzeichnisses vorzulegen bezw. einzureichen.

Die Abwickelung erfolgt auf Kosten der Inhaber.

Poln. Wartenberg, den 19. Juni 1885.
Direktion. (1335)

Die Einlösung der am 1. Juli cr. fälligen Zinskupons der $4^1/_2$ und 4 pCt. Prioritätsobligationen der Braunschweigischen Eisenbahngesellschaft erfolgt von dem bezeichneten Tage an:

in Braunschweig: bei unserer Hauptkasse und dem Bankhause Lehmann, Oppenheimer und Sohn,
in Berlin: bei dem Bankhause Mendelssohn und Comp. und bei der Berliner Handelsgesellschaft.

Werden mehrere Zinskoupons zusammen zur Einlösung präsentirt, so sind dieselben mit einem von dem Präsentanten unterschriebenen, nach den Kategorien und Nummern der Obligationen geordneten, die Stückzahl und den Geldbetrag ergebenden Verzeichnisse einzureichen.

Braunschweig, den 17. Juni 1885. (1336)
Königliche Direktion
der Braunschweigischen Eisenbahn.

K. K. priv. Kronprinz-Rudolfbahn. Der Verwaltungsrath beehrt sich zur Kenntniss zu bringen, dass der am 1. Juli l. J. fällige Koupon der gesellschaftlichen Aktien vom Fälligkeitstermine an in Wien bei der K. K. priv. allgem. Oesterr. Boden-Kreditanstalt, u. zw. entsprechend dem in der Generalversammlung vom 28. Mai l. J. gefassten Beschlusse im Sinne des § 8 Punkt 11 a des mit Gesetz vom 8. April 1884 genehmigten Uebereinkommens vom 11. Dezember 1883, betreffend die Führung des Betriebes der Kronprinz-Rudolfbahn für Rechnung des Staates und die eventuelle Einlösung der Bahn durch den Staat — mit 4,75 fl. Oe. W. Silber pro Stück zur Einlösung gelangt.

Die zur Einreichung erforderlichen Begleitscheine werden bei der K. K. priv. allgemeinen Oesterr. Boden-Kreditanstalt und bei der Liquidation der K. K. Generaldirektion der Oesterr. Staatsbahnen ausgefolgt.

Wien, im Juni 1885. (1337)
Der Verwaltungsrath.

Nach Beschluss der Generalversammlung vom 25. Februar c. wird der Ende dieses Monats fällige Koupon unserer Aktien mit 12 ℳ eingelöst und kann die Erhebung dieses Betrags vom 1. Juli c. ab bei dem Bankhause der Herren C. C. Cnopf & Sohn dahier in den Vormittagsstunden von 9—12 Uhr geschehen.

Nürnberg, am 22. Juni 1885. (1338)
Das Direktorium
der Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.
Münch.

VII. Submissionen.

Submission. Der Bedarf von rohem und raffinirtem Rüböl für die Zeit vom 1. Juli d. Js. bis 31. März 1886, als

45 000 kg rohes Rüböl und
30 000 „ raffinirtes Rüböl

soll in öffentlicher Submission beschafft werden.

Lieferungsbedingungen liegen in dem Büreau der Werkstätten-Verwaltung hierselbst zur Einsicht aus, können auch von der letzteren gegen franko Einsendung von 50 ₰ pro Exemplar bezogen werden.

Offerten sind mit der Aufschrift: „Offerte auf Lieferung von Rüböl“ bis zum Termin am

Donnerstag, den 2. Juli 1885,
Vormittags 10 Uhr,

verschlossen und frankirt an die Werkstätten-Verwaltung einzusenden.

Braunschweig, den 19. Juni 1885. (1339)
Königliche Direktion
der Braunschweigischen Eisenbahn.

VIII. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als: Schmiedeeisen; Eisenblech einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen (alte Maschinentheile, alte Roststäbe); Radreifen, fluss- und puddelstählerne; Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl; desgleichen von Gusseisen; Federstahl von Trag- und Spiralfedern, auch Schrott; Glasscherben; Plomben, alte; Kupfer von Lokomotiv-Feuerbüchsen; äussere Feuerbüchsen und Langkessel (Gussstahl); Hartgussräder, alte; Flussstahl von Werkzeugen; Telegraphenrequisiten, alte; Schienenabfälle etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflektanten wollen das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen von unserem Revisionsbüreau hierselbst gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ beziehen und die Kaufserbietungen bis zum 27. d. Mts. an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einsenden.

Oldenburg, 1885 Juni 17. (1340)
Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.
Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.

No. 49. 1885.

Zeitung des Vereins



Die Zeitung erscheint
MITTWOCHS und SONNABENDS.

Abonnements-Bedingungen:

1. Bei Bezug durch die Post (innerhalb des Deutsch-Oesterreichischen Postgebietes) und durch jede Buchhandlung vierteljährlich . . . . 4 Mk.
2. Bei directer Zusendung unter Streifband durch die Expedition (Bahnhofstrasse 3 SW.) für das Deutsch-Oesterr. Postgebiet jährlich . . . . . . 20 Mk.
für sämmtliche übrigen Staaten jährlich . 23 Mk.
pränumerando frankirt an die Kasse des Vereins (Leipzigerplatz 17 SW. hier) einzusenden.

Sämmtliche offizielle Inserate sind an die Expedition der Zeitung (Bahnhofstr. 3 SW) einzusenden, Manuscripte dagegen unter der persönlichen Adresse des Redacteurs:
Dr. jur. W. Koch,
Berlin W., Magdeburger-Strasse 33.

Privat-Inserate
und
Beilagen zur Zeitung
sind direct
an die Buch- und Steindruckerei von H. S. HERMANN
(Beuthstrasse 8, SW.) einzusenden.

Insertionspreis
für die 3gespaltene Petitzeile oder deren Raum 30 Pf.

2400 Beilagen in Quart werden den von den Eisenbahn-Verwaltungen und den durch den Buchhandel bezogenen Exemplaren für 12 Mark beigelegt.

Für Beifügung weiterer 600 Beilagen zu den durch die Post (nicht auch durch die Expedition) bezogenen Exemplaren sind ausserdem 6 Mark zu entrichten.

Commissionär für den Buchhandel:
Buchhandlung Albert Nauck u. Co., Berlin S., Ritterstr. 86.

Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Organ des Vereins.
Fünfundzwanzigster Jahrgang.

Berlin, den 27. Juni 1885.

Zur Vermeidung von Unterbrechungen in der Zusendung ersuchen wir diejenigen Abonnenten, welche diese Zeitung durch die Post oder den Buchhandel beziehen, das Abonnement auf das kommende Quartal baldgefälligst erneuern zu wollen.
Die Abonnementsbedingungen sind aus dem Kopfe der Zeitung zu ersehen.
Berlin SW., den 18. Juni 1885.
Expedition der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen (Bahnhofstrasse 3).

Die Militäreisenbahn der Königlich Preussischen Armee.

1. Bau und Ausrüstung der Bahn.

Die Königliche Militäreisenbahn ist Eigenthum des Militärfiskus und zum Zwecke der Ausbildung der Offiziere und Mannschaften des Königlichen Eisenbahnregiments sowie auch zur Verbindung des Schiessplatzes der Artillerie in der Kummersdorfer Forst mit Berlin angelegt worden. Die Gestattung zu dem Bau und Betrieb wurde durch Allerhöchste Kabinetsordre vom 26. Februar 1874 ertheilt.

Auf Grund der im Frühjahr 1873 nach den Direktiven des Königlichen Kriegsministeriums von 18./2. und 6./4. desselben Jahres durch das Eisenbahnbataillon angefertigten generellen Vorarbeiten und nach den im Frühjahr 1874 ausgearbeiteten speziellen Entwürfen erfolgte die Genehmigung für die wirkliche Bauausführung durch Verfügung des Königlichen Ministeriums für Handel und Gewerbe vom 14./9. 1874.

Ueber den Bau der Bahn und die Lieferung der Materialien wurde zwischen dem Kriegsministerium und der Direktion der Berlin-Dresdener Eisenbahngesellschaft eine Punktation und durch einen Nachtrag dahin vervollständigt, dass die genannte Gesellschaft sich verpflichtet, die sämmtlichen Ausführungen bezw. die Herstellung des Oberbaues auf der ganzen Strecke, die Signaleinrichtungen auf der Zweigstrecke und der Hochbauten des Bahnhofs Berlin nach den behördlichen Feststellungen für den in einem Kostenanschlag spezifizirten Geldbetrag von 2 259 000 ℳ zu übernehmen. — Die Herstellung des gesammten Oberbaues und die Signaleinrichtungen auf der Strecke Schiessplatz-Zossen, sowie der Bau des Bahnhofs Berlin und die Beschaffung des Betriebsmaterials wurde direkt durch das damalige Eisenbahnbataillon bewerkstelligt, erstere Arbeiten aus den im obenerwähnten Kostenanschlag ausgeworfenen Mitteln, letztere aus besonderen dafür überwiesenen Fonds, alle aber unter möglichster Heranziehung der eigenen Kräfte des Truppentheils.

Der Unterbau der Strecke Berlin-Zossen war gleichzeitig mit demjenigen der Berlin-Dresdener Eisenbahn zur Ausführung gekommen und im Sommer 1874 nahezu fertiggestellt worden, während die Bauanlagen der Zweigstrecke erst im Herbst 1874 in Angriff genommen werden konnten und sich bis zu ihrer Vollendung noch durch den Sommer 1875 hinzogen.

Das Verlegen des Oberbaues auf der Strecke Berlin-Zossen begann im August 1874 von Zossen aus in der Richtung auf Berlin, wurde aber vom 29./8. bis 9./9. desselben Jahres und vom 13./12. 1874 bis 1./4. 1875 aus Rücksichten auf andere Verhältnisse ausgesetzt, so dass diese Strecke, an welcher in den Monaten November und Dezember 1874, sowie April 1875 auch von Berlin aus in der entgegengesetzten Richtung gearbeitet worden war, erst am 26. April 1875 fahrbar wurde.

Auf der Zweigstrecke wurde das Gleis in der Zeit vom 2./4. bis 15./5. und vom 22./6. bis 30./6. 1875 fertig fahrbar hergestellt, so dass am 16. Juli 1875 die polizeiliche Abnahme der ganzen Linie erfolgen konnte.

Die Uebernahme des öffentlichen Verkehrs auf der Bahnstrecke Schiessplatz-Zossen fand am 15. Oktober 1875 statt. Die Strecke Zossen-Berlin wird nur von Militärzügen befahren. Erstere hat eine Länge von 15,125 km, letztere eine solche von 30,495 km, so dass die ganze Länge des Hauptgleises zwischen den Mitten der betreffenden Stationsgebäude 45,620 km beträgt.

Zur Gesammtlänge der Bahn treten bis zu den Endpunkten der Bahnhöfe noch hinzu: auf Bahnhof Schiessplatz 253 m, auf Bahnhof Berlin 127 m, zusammen 380 m, dieselbe berechnet sich mithin auf 46,00 km. In den Tarifen wird die Bahnlänge Schiessplatz-Zossen angenommen zu 15,00 km (netto 2 Meilen); für die Strecke Zossen-Berlin sind Tarife nicht vorhanden.

2. Bahnbeschreibung.

Die Militäreisenbahn führt von Berlin über Zossen nach dem Schiessplatz in der Kummersdorfer Forst und zwar bis Zossen auf gemeinschaftlichem Planum der Berlin-Dresdener Eisenbahn.

Der Bahnhof Berlin liegt südlich der Stadt bei dem Dorfe Schöneberg zwischen der Berlin-Potsdam-Magdeburger und der Berlin-Dresdener Eisenbahn, unmittelbar an die letztere angrenzend, und war bis 1876 mit dem südlich der ehemaligen Berliner Verbindungsbahn beginnenden Streckengleis nur erst provisorisch verbunden; jetzt kreuzt dieselbe die Ringbahn durch eine schräge Unterführung, um dann in

beinahe südlicher Richtung und ungefähr parallel der Berlin-Dresdener Chaussee, in meist sandigem und nur bei den Dörfern Lankwitz und Dahlwitz auf kurze Strecke sumpfigem Terrain, die Station Zossen zu erreichen.

Von Zossen ab nimmt die Linie bis Sperenberg eine südöstliche und von letzterem Ort nach dem Schiessplatz eine südliche Richtung, auf ersterer Strecke die morastige Notte-Niederung parallel den Notte-Kanal durchschneidend, später aber auf festen, theils sandigen, theils lehmigen Grund übergehend.

Während in Strecke Berlin-Zossen nur eine Signal-Zwischenstation, Mahlow, eingeschaltet ist, hat die Strecke Zossen-Schiessplatz noch die nur für den Privatverkehr angelegten Stationen Clausdorf und Sperenberg.

Bahnhof Schiessplatz ist Endstation und liegt in unmittelbarer Nachbarschaft des Schiessplatzes der Königlichen Artillerie-Prüfungskommission; letzterer wird durch ein Zweiggleis mit dem gedachten Bahnhof verbunden.

Der Bahnkörper ist auf der Strecke Zossen-Berlin in einer Breite von 3,50 m und auf der Strecke Zossen-Schiessplatz in einer solchen von 4,6 m überall mit einer 1½ metrigen Anlage der Böschungen hergestellt.

Die Seitengräben der Bahn in den Einschnitten haben 0,50 m Tiefe und eine Sohlbreite von 0,50 m bei 1½ metriger Anlage der Böschungen. Auf den die Königliche Kummersdorfer Forst durchschneidenden Strecken der Linie Zossen-Schiessplatz (5 400 m) ist die Bahn beiderseits von 11,3 m breiten Schutzstreifen eingefasst, welche wund erhalten werden.

Die ganze Bahn enthält etwa 6 300 laufende Meter Dämme von 2 m und darüber, der höchste von 8,42 m und etwa 3 900 laufende Meter Einschnitte von 1 m Tiefe und mehr, der tiefste von 7,96 m.

3. Oberbau.

Die Militäreisenbahn ist mit der Normalspurweite von 1,435 m und eingleisig angelegt und zwar zwischen Zossen und Berlin unter Einhaltung eines Gleisabstandes von 4 m von dem Gleis der Berlin-Dresdener Eisenbahn (von Mitte zu Mitte). Die Gleisentfernungen auf den Bahnhöfen betragen zwischen den Hauptgleisen 6 m und zwischen diesen und den Nebengleisen, sowie den letzteren unter sich im allgemeinen 4,5 m, auf Bahnhof Schiessplatz 6 m.

Von Mitte zu Mitte der Stationsgebäude gemessen, ist das Hauptgleis lang: Strecke Schiessplatz-Zossen 15 125 m, Zossen-Berlin 30 485 m, zusammen 45 610 m. Die Länge der Nebengleise beträgt 5 098 m, mithin die Längenentwickelung aller Gleise 50 708 m. Grössere Bauwerke enthält die Bahn nicht, hingegen sind an kleinen Brücken und Durchlässen vorhanden:

a) Strecke Schiessplatz-Zossen: 1 gewölbte Brücke von 5,9 m Länge und 3 m Weite, 1 Brücke mit eisernem Ueberbau von 4 m Länge und 4 m Weite, 3 gemauerte und 2 Röhrendurchlässe mit einer Gesammtlänge von 40 m und 6 m Gesammtweite.

b) Strecke Zossen-Berlin: 1 Brücke mit eisernem Ueberbau von 4 m Weite, 5 Wege- bezw. Bahnunterführungen, Gesammtweite 40,5 m, 1 Bahnüberführung mit eisernem Oberbau von 19,8 m Länge und 4.2 m Weite, 13 gemauerte und 11 Röhrendurchlässe mit 15,2 m Gesammtweite.

In Summa sind also vorhanden: 1 gewölbte Brücke, 2 Brücken mit eisernem Ueberbau, 5 Wege- bezw. Bahnunterführungen, 1 Bahnüberführung, 16 gemauerte und 19 Röhrendurchlässe.

Der tiefste Punkt der Bahn, mit einer Meereshöhe von 39,25 m, liegt in der Notte-Niederung, nördlich des Bahnhofes Zossen, der höchste Punkt ist Bahnhof Schiessplatz, 51,5 m über dem Amsterdamer Pegel.

Die Höhendifferenz zwischen Anfangs- und Endpunkt der Bahn beträgt 6,36 m.

Zur Erreichung derselben werden in der Richtung Berlin-Schiessplatz zusammen 39,85 m erstiegen und berechnet sich mithin für die Bahn eine verlorene Steigung von 33,49 m nach beiden Richtungen.

Die Bahn enthält vier Bahnhöfe: Schiessplatz, Sperenberg, Zossen, Berlin und eine Haltestelle Clausdorf, welche mit Ausnahme der letzteren sämmtlich mit Stationsgebäuden beziehentlich Wartezimmern versehen sind.

Einrichtungen für den Güterverkehr befinden sich auf allen Stationen.

Die Entfernungen der Bahnhöfe bezw. Haltestellen betragen von einander:

Schiessplatz-Sperenberg	5,580 km
Sperenberg-Clausdorf	2,520 „
Clausdorf-Zossen	7,025 „
Zossen-Berlin	30,485 „
	45,610 km.

Mit Telegraphenanlagen, sowohl optischen wie elektrischen, ist die Militärbahn in ähnlicher Weise ausgestattet, wie andere Eisenbahnen.

Auf dem Bahnhof Berlin befindet sich eine Reparaturwerkstatt, bestehend aus Montirhalle, einer Schmiede, einer Schlosser- und einer Dreherwerkstatt, einer Holzarbeiterwerkstatt, einem Magazin und verschiedenen Büreauräumen.

Im Jahre 1877 wurde auf Station Schiessplatz ein neuer Lokomotivschuppen für Lokomotiven in Fachwerk errichtet, der gleichzeitig einen Unterkunftsraum für einen Heizer und einen kleinen Arbeitsraum enthält.

Durch diesen Bau und den weiteren Ausbau der Station Berlin wurden die Nebengleise um 631 m vermehrt, während zu gleicher Zeit das Streckengleis durch Herstellung der direkten Einführung der Bahn in den Bahnhof Berlin eine Verkürzung von 10 m erlitt.

Die sämmtlichen Unterhaltungsarbeiten werden von Mannschaften des Regiments ausgeführt.

(Fortsetzung folgt.)

Notizen über Vereins-Angelegenheiten.

Rundschreiben der geschäftsführenden Direktion sind erlassen worden:

No. 3291 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend Zurechnung neuer Strecken zu den Vereins-Bahnstrecken (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3314 vom 18. d. Mts. an alle Vereins-Verwaltungen, betreffend das Normalpreis-Verzeichniss für Reparaturen an fremden Wagen (abgesandt am 20. d. Mts.).

No. 3328 vom 19. d. Mts. an sämmtliche Mitglieder der Kommission für Angelegenheiten des Personenverkehrs. Begleitschreiben zu dem Protokoll der am 10. und 11. d. Mts. in Landeck in Tirol abgehaltenen Kommissionssitzung (abgesandt am 20. d. Mts.). — Nächste Kommissionskonferenz in Dresden am 2. Dezember d. J.

Aus Oesterreich-Ungarn.

Die Wiener Pferdeeisenbahn vor dem Verwaltungs-Gerichtshofe. Derselbe hat über die Tramwayfrage eine hochwichtige Entscheidung gefällt und ist damit den Anschauungen des Handelsministeriums über die Grenzen der Konzession für eine Pferdeeisenbahn entschieden entgegengetreten. Dieses Ministerium hatte nämlich der Wiener Tramwaygesellschaft die Benutzung gewisser Strassen auf einen längeren Zeitraum und unter anderen Bedingungen bewilligt, als dies die Kommune zugestehen wollte. Dagegen führte nun die Kommune Beschwerde, welcher vom Verwaltungs-Gerichtshofe stattgegeben wurde, der in seiner diesfälligen Begründung einer Reihe von wichtigen Grundsätzen und Parallelen bezüglich des Konzessionsverhältnisses von Pferde- zu Lokomotiveisenbahnen aufgestellt hat, von welchen wir die nachfolgenden reproduziren.

Dieser eigentliche Streitpunkt ist, auf seinen juristischen Kern zurückgeführt, der folgende: Die beschwerdeführende Gemeinde nimmt, indem sie das Konzessionirungsrecht der Staatsverwaltung anerkennt, dem Konzessionär gegenüber auf Grund ihres Eigenthums an den Gemeindestrassen eine ähnliche Stellung in Anspruch, wie der Eigenthümer eines anderen Grundstückes, über welches eine Eisenbahn geführt werden soll; sie verlangt nämlich von der Tramwaygesellschaft, dass sich dieselbe in jedem einzelnen Falle neben der Konzession stets auch noch die Zustimmung der Gemeinde, als Eigenthümerin der zu befahrenden Strecke, erwerbe und beziehungsweise den von dieser gestellten Bedingungen füge. Dagegen hat das belangte K. K. Ministerium im wesentlichen das Eigenthum der Gemeinde an dem Strassenkörper nicht unbedingt geleugnet, es folgert aber jedenfalls aus der auf dem Strassengrunde ruhenden Widmung zum Gemeingebrauche, das ist also aus der Eigenschaft der Strassen als öffentliches Gut, dass die Gemeinde kein Recht habe, irgend eine unter dieser Widmung fallende Benutzung der Strasse zu hindern und daher insbesondere auch nicht das Recht habe, die Anlage und den Betrieb einer Pferdeeisenbahn, welche den Gemeingebrauch nicht beeinträchtige und daher selbst nur als eine Art dieses Gemeingebrauches erscheine, zu untersagen oder was rechtlich dasselbe ist, an beliebige Bedingungen zu knüpfen. Der Verwaltungs-Gerichtshof hat in dieser Beziehung folgenden Erwägungen stattgegeben: (Hier folgt eine ganz umständliche aus den Bestimmungen des Oesterreichischen Bürgerlichen Gesetzbuches deduzirte Distinktion über die Begriffe „öffentliches Gut, Staatsgut, Staatsvermögen, Gemeindegut und Gemeindevermögen“).

Es muss also eine Entscheidung getroffen werden über die Frage, ob, wenn man das Konzessionirungsrecht der Staatsverwaltung, welches nicht bestritten wurde, zugibt, in demselben auch eine solche Disposition bezüglich der Strassenbenutzung eingeschlossen erscheint, dass die Staatsverwaltung berechtigt erschiene, auch über diese Benutzung zu disponiren oder, was juristisch dasselbe ist, ihr unangemessen erscheinende Bedingungen, an welche die Gemeinde die Strassenbenutzung knüpfen will, zurückzuweisen.

In dieser Beziehung ist nun zunächst hervorzuheben, dass im allgemeinen mit der Konzession zweifellos noch nicht das Recht zur Benutzung jener Grundarea, über welche die Bahn geführt werden soll, erlangt ist, der Konzessionär sich vielmehr diese Area erst noch verschaffen muss. Auf diesem Standpunkte steht denn auch die Gemeinde, sie lässt aber dabei unberücksichtigt, dass ihr Eigenthum an dem Strassengrunde mit der öffentlichen Last des Gemeingebrauches behaftet ist und dass die Regierung einerseits hierauf, andererseits auf die Eigenthümlichkeit der für eine Strassenbahn, im Unterschiede von anderen Bahnen, ertheilten, stets für einen bestimmten Strassenzug lautenden Konzession ihre Auffassung der Sache stützt.

Dass die öffentlichen Strassen einer Stadt nicht Gemeindegut seien, ist bisher niemals behauptet worden. Die Reichsstrassen sind ein öffentliches Gut, welches dem Staate, die Landesstrassen ein solches, welches dem Lande, die Gemeindestrassen ein solches, welches der Gemeinde als Eigenthum „gehört“, und wo immer in den Gesetzen allgemein vom „öffentlichen Gute“ gehandelt wird, ist dieser Ausdruck — wenn er nicht als synonym mit „Staatsgut“ dem öffentlichen Gute *κατ᾿ ἐξοχήν* gebraucht ist — auf einen der eben bezeichneten Unterbegriffe des öffentlichen Gutes zurückzuführen.

Wenn also die Regierung ihre Kompetenz in der vorliegenden Sache auf die Eigenschaft der Gemeindestrassen als „öffentliches Gut“ stützt, so würde sie dieselben thatsächlich als Staatsgut erklären, denn ein allgemeines öffentliches Gut existirt rechtlich nicht, und von den Unterarten dieses Begriffes fällt nur das Staatsgut in die Kompetenz und Dispositionsgewalt der Staatsbehörden.

Speziell dass Gemeindestrassen nicht öffentliches Gut im allgemeinen, sondern ganz genau Gemeindegut bilden, ist in allen Gemeindeordnungen und Wegegesetzen vorausgesetzt.

Aus dieser rechtlichen Eigenschaft der Gemeindestrassen als Gemeindegut ergibt sich nun aber auch zweifellos die Kompetenz der Gemeindeverwaltung zur Disposition über die Strassenbenutzung.

Die Autonomie der Gemeinde wäre ohne Inhalt, wenn dieselbe in Angelegenheiten, welche das Gesetz in ihren selbstständigen Wirkungskreis verweist, nicht nach ihrem, sondern nach dem Befinden der Staatsverwaltung vorzugehen hätte. Nur wo eine solche Angelegenheit durch andere Gesetze ausdrücklich der Kompetenz der Staatsverwaltung überwiesen erscheint, muss die Gemeindeverwaltung die letztere gelten lassen, alsdann ist aber auch in diesem Punkte der Gemeindeordnung derogirt, die fragliche Angelegenheit aus dem selbstständigen Wirkungskreise ausgeschieden.

Im vorliegenden Falle ist aber eine solche ausdrückliche Gesetzesbestimmung nicht nachgewiesen. Sie ist nicht in den Vorschriften über die Konzessionirung von Eisenbahnen enthalten, denn nach diesen wird mit der Konzession noch nicht sofort das Recht auf die Benutzung von Grund und Boden, sondern nur nach Umständen jenes zur Expropriation wider den Willen der Grundeigenthümer erlangt. . . . .

Aus allen diesen Erwägungen geht hervor, dass die Regierung weder aus dem Titel des ihr nicht bestrittenen Konzessionsrechtes, noch vermöge ihrer Eigenschaft als oberste Wegebehörde, noch endlich aus dem Titel der Staatsaufsicht über die Gemeindeverwaltung kompetent war, die von der Gemeinde formulirten Bedingungen für die fragliche Strassenbenutzung zu übergehen, beziehungsweise diese Bedingungen an Stelle der Gemeinden selbst festzustellen. . . . .

Karawanken-, Tauern- oder Predilbahn.

Die Kärntnerischen Mitglieder des Staatseisenbahnrathes haben sich gegen die Tauern- und Predilbahn und dafür für eine von Unterkärnten nach dem Süden führende Eisenbahn ausgesprochen. Es gelangt hierbei der eisenbahnpolitische Gegensatz zwischen dem westlichen und östlichen Kärnten, zwischen Villach und Klagenfurt zum Ausdrucke. Bisher wurde Villach, der Knotenpunkt der Pontebba- und Pusterthalbahn, so bevorzugt, dass es als die wichtigste Bahnstation der Provinz gelten kann; auch der Verkehr von der Tauernbahn, mag nun das Spitaler oder Sachsenburger Projekt zur Verwirklichung gelangen, nach der Predillinie und nach Triest müsste über Villach geleitet werden. Jene, welche die Ueberschienung des Predils, die in strategischer Beziehung allerdings sehr wichtig wäre, bekämpfen und für die Ausführung des Laaker Projektes plaidiren, haben nun an der Kärntnerischen Landeshauptstadt und an den unterkärntnerischen Interessenten Bundesgenossen gefunden. Denn die von den Triestinern begehrte „unabhängige Verbindung der Kronprinz Rudolfbahn mit dem Adriatischen Meere“ via Laak wäre die Fortsetzung der Karawankenbahn, möge nun im speziellen Interesse Klagenfurts die Trace über den Loibl (1 360 Meter hoch) oder die oben erwähnte Linie von Brückl über Völkermarkt nach Krainburg gewählt werden.

Die Arlbergbahn und die Schweiz.

Die Kaufmännische Gesellschaft in Zürich hat eine Abhandlung über die Bedeutung der Arlbergbahn für die Schweiz veröffentlicht, welche, wiewohl sie die Bedeutung der Arlbergbahn lediglich vom Gesichtspunkte der Schweizerischen Interessen behandelt, doch des Interesses nicht entbehrt. Im allgemeinen urtheilt die Kaufmännische Gesellschaft in Zürich ziemlich skeptisch über die Bedeutung der Arlbergroute für die Schweiz. Nichtsdestoweniger wird anerkannt, dass die Arlbergroute durch die blos einmalige Zollabfertigung vor der Route Romanshorn-München, auf der eine zweimalige, bezw. dreimalige Abfertigung stattfindet, im Vortheile ist. Der eigene Personenverkehr der Schweiz sei grösstentheils auf die Arlbergbahn übergegangen; einen bedeutenden Nutzen werde die Schweiz aber von der Arlbergbahn erst dann ziehen, wenn es dieser gelingt, den gegenwärtig noch über ausländische Routen gehenden Verkehr an sich zu ziehen; die Arlbergroute sei hierzu geeignet. Was den Frachtenverkehr anbelangt, so sei die Tarifbildung hier um so entscheidender, als die Arlbergbahn lediglich zu dem Zwecke gebaut wurde, um den Absatz der Erzeugnisse der Monarchie nachhaltig zu erleichtern, welcher Zweck durch eine ängstliche Rücksicht auf das finanzielle Ergebniss nicht beeinträchtigt wird. Von Bedeutung verspreche die neue Route für die Ein- und Ausfuhr der Schweiz über Triest zu werden. Der Verkehr mit diesem Hafen werde dadurch sehr erleichtert, dass die Tarife ungemein billig sind und dass man nicht über jene Zollplackereien zu klagen hat, durch welche sich Italien berühmt macht. Im ganzen wird das Urtheil über die Arlbergbahn in allzu skeptischer Weise dahin resumirt, dass der Oesterreichisch-Ungarische Export ohne die Arlbergbahn und die auf derselben gültigen Tarife von der Konkurrenz schwerer benachtheiligt worden wäre. Wir glauben, dass die Arlbergbahn uns nicht nur vor Nachtheilen bewahrt, sondern auch jetzt schon bedeutende positive Vortheile bringt und in noch höherem Masse bringen wird.

Zwei Entscheidungen des obersten Oesterreichischen Gerichtshofes.

a) Durch das von den Grundbesitzern einer Gemeinde protokollarisch gemachte Anerbieten den von ihren Parzellen zum Bahnbau nöthigen Grund der Bahn zu bestimmten Preisen zu überlassen und durch die — wenn auch in einem spätern Zeitpunkte — erfolgte Erklärung des Vertreters der Eisenbahn über das Flächenmass, welches nach dem Baupräliminare aus den Parzellen der einzelnen Grundbesitzer nöthig werde, verbunden mit der gleichzeitigen Auszahlung des entfallenden Kaufpreises, wird der Kaufvertrag perfekt. Die Eisenbahngesellschaft ist, wenn der die Bahn vertretende Sektionsingenieur infolge Unkenntniss der Aenderung des Baupräliminares ein zu hohes Flächenmass als erforderlich angegeben und bezahlt hat, nicht berechtigt, gegen Rückstellung des nicht benöthigten Grundtheiles die Rückerstattung des hierauf entfallenden Kaufschillings zu verlangen.

b) Auch das Verschieben von Wagen zum Zwecke der Zusammenstellung oder Auflösung von Zügen gehört zum „Verkehre“ im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869. Das die Eisenbahn von der Haftpflicht befreiende eigene Verschulden des beim Bahnbetriebe verletzten Arbeiters wird dadurch ausgeschlossen, dass der Verletzte unter Aufsicht und Leitung eines andern Bediensteten thätig war, welcher gemäss seinen Instruktionen insbesonders zu überwachen hatte, dass jede zugehörige Verrichtung in seiner Gegenwart mit der zum Schutze der betheiligten Arbeiter nöthigen Vorsicht stattfinde.

Vorkonzessionen.

Das Ungarische Kommunikationsministerium hat der Firma Lindheim & Co. die Vorkonzession für eine von Steinamanger über Felsö-Tör bis Pinkafö führende Dampftramway als Lokaleisenbahn, ferner die Vorkonzession für die Lokaleisenbahn von der Station Kronstadt der Ungarischen Staatseisenbahnen bis in die Stadt Kronstadt, ferner einerseits über Neustadt, Rosenau, Alt-Totan nach Zernesti mit einer Zweiglinie von Neustadt nach Wolkendorf und andererseits von Kronstadt über Bacsfalu und Csernatfalu nach Hooszufalu auf die Dauer eines Jahres ertheilt.

Carl-Ludwigbahn und Galizische Transversalbahn.

Die Generaldirektionen der Staatsbahnen und der Carl-Ludwigbahn sind nach Mittheilung der „N. Fr. Pr.“ übereingekommen, das im Herbste vorigen Jahres abgeschlossene Kartell bezüglich der Galizischen Transversalbahn in einzelnen Punkten einer Revision zu unterziehen. Das Kartell wurde auf die Dauer eines Jahres mit dem Rechte sechsmonatlicher Kündigung abgeschlossen. Da nun keiner der beiden Theile gegen das Wesen und die wichtigsten Bestimmungen des Kartells eine Einwendung zu erheben hat, wohl aber auf Grund der gemachten Erfahrungen von beiden Seiten die Abänderung einzelner Abmachungen als wünschenswerth bezeichnet wird, so unterliess man die Kün-

digung und einigte sich, zur Revision gewisser Punkte zu schreiten.

Fahrbetriebsmittel und Kouponprozesse.

Die Böhmische Westbahn hat, dem erwähnten Blatte zufolge, ihr gesammtes rollendes Material aus Deutschland zurückgezogen und wird dasselbe nur mehr im Inlande verwenden, während die Gesellschaft für den Verkehr mit dem Auslande ausländisches Material entlehnt hat. Am 1. Juli erfolgt nämlich die Rückzahlung der ausgeloosten und nicht konvertirten 5 pCt. Prioritäten der Böhmischen Westbahn, welche einen Betrag von circa 800 000 fl. repäsentiren. Die Böhmische Westbahn wollte nun die Pfandobjekte für etwaige Kapitalsprozesse beseitigen, und sie wird diese Vorsicht so lange aufrechterhalten, bis der Gesetzentwurf, betreffend die Exekutionsfreiheit des Eisenbahn-Betriebsmaterials, welcher vom Deutschen Bundesrathe bereits angenommen ist und in der nächsten Session des Deutschen Reichstages genehmigt werden dürfte, Gesetzeskraft erlangt.

Wiener Stadtbahn.

Die Frage der Wiener Stadtbahn, welche anfangs so viel und so lebhaft erörtert wurde, ist zufolge einer Notiz der „N. Fr. Pr." in der letzten Zeit vollständig von der Tagesordnung der öffentlichen Diskussion verschwunden. Nur vorübergehend erinnert man sich an das Fogerty'sche Projekt. Nun hat die Firma Siemens und Halske seinerzeit dem Handelsministerium zur Ergänzung des Projektes für eine elektrische Stadtbahn das Projekt für eine Lokomotivbahn vorgelegt. Elektrische Bahn und Lokomotivbahn sollten derart ineinandergreifen, dass der interne Verkehr der innern Stadt und der Bezirke, der eigentliche Lokalverkehr, durch die elektrische Bahn, der Verkehr mit den Vororten durch die Lokomotivbahn vermittelt würde. Jetzt wird nun gemeldet, dass im Handelsministerium die technischen Vorarbeiten des Lokomotivbahn-Projektes beendet sind. Die Firma Siemens und Halske hat infolge dessen und mit Rücksicht darauf, dass demnächst die gemeinsamen Verhandlungen mit der Kommune erfolgen sollen, dem Bürgermeister ein Exemplar des Projektes in zwei Mappen mit 46 Anlagen überreicht und das Ersuchen gestellt, das Projekt bezüglich der in Frage kommenden städtischen Interessen technisch prüfen zu lassen.

Zweite ordentliche Generalversammlung der Szatmár-Nagybányaer Eisenbahn.

Dieselbe fand am 14. d. M. statt. Dem verlesenen Geschäftsbericht entnehmen wir folgende Daten: Die Bahn wurde am 6. Juli 1884 dem Verkehre übergeben; die Baurechnung liegt nicht vollständig vor, jedoch wird das Präliminare nicht überschritten werden. Das Betriebsergebniss zeigt 27 642,97 fl. Reingewinn, was die 6prozentigen Zinsen der Prioritätsaktien deckt (21 875 fl.); für Amortisation der Prioritätsaktien werden 1 400 fl. bestimmt und restliche 3 367 fl. werden vorgetragen, um daraus für die Investition der neuen Linie eine Bedeckung zu bilden. Die Modifikation der Statuten in Bezug auf Verloosung von Prioritätsaktien und Stammaktien und die Sicherung der Dividende werden im Sinne der Direktionsvorlage angenommen.

Generalversammlung der Raab-Oedenburg-Ebenfurther Eisenbahn am 17. Juni d. J.

Dem zur Verlesung gelangten Geschäftsberichte ist der erfreuliche Aufschwung des Verkehrs zu entnehmen, welcher sich in einigen Stationen, wie Raab und Müllendorf-Eisenstadt, überraschend vervielfacht hat. Dies macht auch eine Vermehrung des Wagenparks nothwendig. Die Einnahmen betrugen 699 936 fl., die Ausgaben 372 437 fl.; der durch Zinsen und den vorjährigen Gewinnvortrag erhöhte Ueberschuss beträgt 413 617 fl. Hiervon werden für Zinsen und Amortisation der Prioritäten 310 824 fl. und der Rest zur Einlösung des am 1. Juli d. J. fälligen Aktienkoupons à 1 fl., weiter zur Dotirung des Reserve- und Schienenerneuerungsfonds verwendet.

Generalversammlung der Oesterreichischen Lokalbahn-Gesellschaft.

Dieselbe wurde am 17. Juni d. J. in Prag abgehalten. Von der Verlesung des Geschäftsberichtes wurde Umgang genommen. Die Versammlung beschloss die Vertheilung einer Dividende von 8,50 fl., welche vom 22. d. zur Auszahlung gelangt. Dem Pensionsfonds wurden 10 000 fl. zugewiesen und der Rest von 64 258 fl. auf neue Rechnung vorzutragen beschlossen. Ein Antrag auf Vertheilung von 9 fl. als Dividende wurde auf Abrathen des Vorsitzenden nicht acceptirt. Die vorgeschlagenen Statuten-Aenderungen wurden unverändert nach längerer Debatte angenommen. In der Debatte wurden insbesondere jene Statuten-Aenderungen bekämpft, welche den Verwaltungsrath berechtigen sollen, den Sitz der Gesellschaft nach Wien zu verlegen.

Börsenbericht und Koursnotiz.

Die Stimmung für Bahnwerthe war eine unentschiedene, wie sich aus der folgenden Zusammenstellung der beiden letztwöchentlichen Schlusskourse der internationalen Aktien ergiebt.

Nordbahn	2450.—	2480.—	Elbethalbahn	164.50	163.50
Franz-Josefbahn	210.50	210.75	Staatsbahn	297.50	297.50
Carl-Ludwigbahn	249.—	251.—	Südbahn	138.60	136.75
Oest. Nordwestb.	166.75	166.—			

Für Lemberg-Czernowitzer Bahn (232,25) war auf die Nachricht von dem Beginne der neuen Unterhandlung mit der Rumänischen Regierung lebhafter Begehr. Der Prioritätenmarkt ist in einiger Bewegung infolge der gewärtigten Emissionen der Staats- und Südbahn; auch die im Auslande emittirten Zagorianer Aktien haben einige Beachtung gefunden.

Aachen-Jülicher Eisenbahn.

Geschäftsbericht pro 1884.

Das Netz der Aachen-Jülicher Eisenbahn umfasst, nachdem der Betrieb auf der Strecke Stolberg-Eschweiler Aue am 15. September 1884 aufgehoben wurde, die 27,60 km lange Hauptstrecke von Aachen nach Jülich, die 7,89 km lange Strecke Morsbach-Stolberg und die 4,51 km lange, nur dem Güterverkehre dienende Strecke Aachen-Rothe Erde; sämmtliche 40 km werden sekundär betrieben. Die Betriebsergebnisse des Jahres 1884 sind als günstige zu bezeichnen, indem sowohl hinsichtlich der Frequenz als auch des Ertrages eine Zunahme zu verzeichnen ist. Im Personenverkehr betrug die Frequenz 518 112 Personen (gegen 438 517), also + 79 595, die Einnahmen 128 854 ℳ (gegen 113 714 Mark), daher + 15 140 ℳ Durchschnittlich wurden pro Tag 1 419 Personen befördert, von denen jede 8,91 km durchfahren und 25 ₰ Einnahme ergeben hat.

Im Güterverkehr betrug die Frequenz 885 163 t (gegen 821 557 t), also + 63 606 t und die hieraus resultirende Einnahme 669 353 ℳ (gegen 632 248 ℳ), daher + 37 105 ℳ Durchschnittlich wurden pro Tag 2 425 t befördert und es hat jede Tonne 11,38 km zurückgelegt und eine durchschnittliche Einnahme von 72 ₰ ergeben.

Das Verhältniss der Einnahmen aus dem Personenverkehr zu denjenigen aus dem Güterverkehr stellt sich wie 1 : 5,2 (gegen 1 : 5,6) und es ist verhältnissmässig die Einnahme aus dem Personenverkehr mehr gestiegen, als diejenige aus dem Güterverkehr.

Die reinen Betriebseinnahmen betrugen im ganzen 984 537 Mark (gegen 904 502 ℳ), mithin + 80 035 ℳ

Die Betriebs- und Verwaltungskosten betrugen 389 490 ℳ (gegen 368 898 ℳ), daher + 20 592 ℳ und ergaben 39,57 pCt. (gegen 40,78 pCt.) der Betriebseinnahmen.

Der Ueberschuss bezifferte sich auf 595 048 ℳ (gegen 535 605 ℳ), + 59 443 ℳ

Der Abschluss der Betriebsrechnung zeigt eine Gesammteinnahme von 1 061 157 ℳ, welche ausser der Betriebseinnahme noch den Uebertrag aus dem Vorjahre (8 523 ℳ), die Einnahme zu Gunsten des Erneuerungsfonds (41 279 ℳ) und Zinseneinnahmen (26 818 ℳ) enthält. Hiervon gehen zunächst ab die Betriebs- und Verwaltungskosten mit 389 490 ℳ, die Ausgaben für den Erneuerungsfonds mit 84 978 ℳ, Rücklagen in diesen Fonds mit 32 022 ℳ, statutmässige Rücklage in den Reservefonds mit 9 277 ℳ und an Zinsen der Obligationen und Anleihen 209 605 Mark, in Summa 725 372 ℳ, so dass sich ein Nettoüberschuss von 335 785 ℳ ergab, welcher wie folgt verwendet wurde: 30 811 Mark wurden zur Zahlung der statut- und vertragsmässigen Tantièmen, 10 556 ℳ zur Zahlung der Eisenbahnsteuer, 261 261 ℳ zur Zahlung einer 5½prozentigen an das ganze bis zum Jahresschlusse begebene Aktienkapital, 16 000 ℳ zu extraordinären Abschreibungen und 17 157 ℳ zum Vortrag auf neue Rechnung. Im übrigen verweisen wir auf die auf Seite 635 abgedruckte Bilanz.

Zittau-Reichenberger Eisenbahn.

Im Laufe des Jahres 1884 sind auf der Zittau-Reichenberger Eisenbahn 350 418 Personen (gegen 315 641 Personen im Vorjahre) und 264 189 640 kg Güter (gegen 256 052 525 kg) befördert worden. Vereinnahmt sind im Personen- und Gepäckverkehr 204 500,91 ℳ, im Güterverkehr 443 612,83 ℳ, für Ueberlassung von Bahnanlagen etc. 28 762,85 ℳ, für Ueberlassung von Betriebsmitteln 1 146,74 ℳ, für Veräusserungen 25 113,09 ℳ, für sonstige Gegenstände 11 244,57 ℳ, mithin Gesammteinnahme 714 380,99 ℳ Die Ausgaben belaufen sich auf 560 178,40 ℳ; es ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuss von 154 202,59 ℳ, welcher um 18 198,72 ℳ grösser ist als der letztjährige.

Miszellen.

Belästigung durch Vagabunden.

Für die Amerikanischen Eisenbahnen sind die umherziehenden Bummler (Tramps) eine grosse Plage, besonders im Frühjahr, wo sie truppweise erscheinen. Einige Beispiele davon gibt die „Railr. Gaz." vom 29. Mai cr. an.

Neunundzwanzig Kerle, welche in den Güterwagen auf der Station Independence, Mo., schlafend gefunden waren, wurden in der Nacht durch die Ortsbehörden arretirt. Zwanzig davon wur-

den demnächst vom Ortsrichter wegen Vagabondirens zu je 20 Tage Einsperrung verurtheilt.

Von Detroit, Mich., meldet man, dass am 26. Mai cr. Abends 10 Uhr eine Rotte von fünf bewaffneten Kerlen einen Güterzug bestiegen und denselben auf eine lange Strecke bis dahin in Besitz behielten, wo sie fürchteten, dass das Zugpersonal sich Hülfe verschaffen werde. Auf einer Unterwegsstation wurden von ihnen zwei Sicherheitsbeamte, welche den Zug bestiegen, überwältigt und entwaffnet. Dem Zugführer gelang es auf einer folgenden Station, den Zug zu verlassen und nach Detroit einen Hülferuf zu telegraphiren. Als aber gegen Morgen eine Maschine nebst Wagen mit einer Anzahl von Polizisten den behelligten Zug antrafen, hatten sich die Kerle schon aus dem Staube gemacht und es fehlte an jeder Spur zu ihrer Verfolgung.

OFFIZIELLE ANZEIGEN.

I. Eröffnungen.

Die im Bau befindliche Eisenbahnstrecke Ballenstedt-Quedlinburg mit den Haltestellen

Schloss Ballenstedt
und Rieder,

sowie den Stationen

Gernrode a/H.
und Suderode

wird am 1. Juli d. J. zunächst für den Personen- und Gepäckverkehr, sowie für die Abfertigung von Hunden auf Hundebillets eröffnet werden.

Nach und von Rieder bleibt die Gepäckabfertigung bis auf weiteres ausgeschlossen.

Magdeburg, den 22. Juni 1885. (1341)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

II. Güterverkehr.

Die an der Eisenbahnstrecke **Bienenmühle-Moldau** gelegenen Haltestellen **Holzhau und Hermsdorf-Rehefeld**, welche seither nur dem Personenverkehre dienten, werden am 1. Juli d. J. auch für den Güterverkehr eröffnet.

Die der Frachtberechnung zu Grunde liegenden Entfernungen ergeben sich aus dem Kilometerzeiger der Königl. Sächsischen Staatseisenbahnen für den Lokalgüterverkehr etc. vom 18. Mai d. J.

Dresden, am 23. Juni 1885. (1342)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
von Tschirschky.

Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg bezw. der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn. Am 1. Juli d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Gleichzeitig mit diesem Tarife gelangt ein zu demselben gehöriger Anhang, welcher Bestimmungen und direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Berlin einerseits und Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits enthält, zur Herausgabe.

Durch den neuen Tarif und den zu demselben gehörigen Anhang, welche zum Theil ermässigte, theilweise aber auch erhöhte Frachtsätze enthalten, werden aufgehoben:

1. der Staatsbahn-Gütertarif für den Verkehr zwischen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Berlin und Magdeburg vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen;
2. der Gütertarif für den Ostwestdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen mit Einschluss des zu demselben gehörigen Anhanges von dem gleichen Tage mit Nachträgen, jedoch nur bezüglich des Verkehrs mit denjenigen Relationen, auf welche der neue Tarif und der zugehörige Anhang Anwendung findet.

Die durch den neuen Tarif zur Einführung gelangenden Frachtsätze für die Station Vienenburg des Direktionsbezirks Magdeburg kommen auch für die gleichnamige Braunschweigische Station an Stelle der für letztere im Staatsbahn-Gütertarife Berlin etc.-Braunschweig vom 1. August 1882 und in den zugehörigen Nachträgen enthaltenen bezüglichen Sätze in Anwendung.

Die durch die Tarifsätze des neuen Tarifs und des zu demselben gehörigen Anhanges, bezw. durch die anderweiten Frachtsätze für Vienenburg (Br. B.) gegen die bisherigen Sätze herbeigeführten Erhöhungen treten erst vom 10. August d. J. ab in Kraft.

Die im Nachtrage I zum Lokalgütertarife für den Eisenbahn-Direktionsbezirk Magdeburg vom 1. Oktober 1884 enthaltenen Frachtsätze für die Station Tempelhof der Berliner Ringbahn verlieren, soweit sie niedriger sind, als die in dem vorbezeichneten neuen Tarife nebst Anhang enthaltenen Frachtsätze, mit dem 10. August d. J. ihre Gültigkeit.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 1,40 ℳ, sowie Exemplare des Anhanges zum Preise von 0,20 ℳ pro Stück von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Magdeburg, den 23. Juni 1885. (1343)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der übrigen betheiligten
Verwaltungen.

Für Kohlensendungen von Zwickau nach Stationen der Württembergischen Staatsbahn exkl. Unterkochen wird in der Zeit vom 1. Juli 1885 bis Ende Juni 1886 eine Frachtrückvergütung von 2 ℳ pro Wagenladung von 10 000 kg unter der Voraussetzung gewährt, dass innerhalb dieser Zeit der Bezug von mindestens 2 000 000 kg durch Vorlage der auf einen und denselben Empfänger lautenden Originalfrachtbriefe nachgewiesen wird. Für den Verkehr von Zwickau nach Unterkochen bleibt die in unserer Bekanntmachung vom 15. April d. J. veröffentlichte Rückvergütung von gleichfalls 2 ℳ pro Wagenladung von 10 000 kg bei Erfüllung eines jährlichen Minimalquantums von 200 Wagenladungen à 10 000 kg aufrecht erhalten. Die Zahlung der Frachtrückvergütung erfolgt nach Erfüllung der bedungenen Transportquantitäten gegen Einreichung der Originalfrachtbriefe bei der unterzeichneten Königlichen Generaldirektion.

Dresden, am 24. Juni 1885. (1344)
Königliche Generaldirektion
der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Am 1. Juli d. J. kommen im **Rheinischen Nachbarverkehr** zur Einführung:

1. die Nachträge No. XI zu Heft 2, No. X zu Heft 3, No. IX zu Heft 4 und No. XII zu Heft 5 des Gütertarifs vom 1. April 1883;
2. die Nachträge No. IX zu Heft 2 und No. VII zu Heft 3 des Ausnahmetarifs B (für Steinkohlen etc.) vom 1. April 1883 und
3. neue bezw. anderweite, ermässigte Frachtsätze des Ausnahmetarifs B für den Verkehr der Stationen Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath, Homberg und Kohlscheid K. I. und Eving D. G. E. einerseits und verschiedenen Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Elberfeld bezw. Köln (linksrhein.) andererseits.

Die genannten Nachträge enthalten u. A. Frachtsätze bezw. Tarifkilometer für die neuen Stationen Iserlohn (Ostbahnhof) und Westig des Eisenbahn-Direktionsbezirks Elberfeld, Brand, Cornelimünster, Lammersdorf, Montjoie, Raeren, Rötgen und Walheim b/Aachen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Köln (linksrhein.), ferner anderweite ermässigte Tarifsätze für verschiedene Stationen, Frachtsätze des Ausnahmetarifs E. (für Basalt etc.) von Station Hennef K. r. resp. nach Station Altendorf E., sowie Berichtigungen.

Das Nähere ist bei den betheiligten Güterexpeditionen zu erfahren, bei welchen auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Köln, den 23. Juni 1885. (1345)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(rechtsrheinische).

Am 1. Juli d. J. tritt unter Aufhebung sämmtlicher z. Zt. in den Gütertarifen

a) für den Staatsbahnverkehr Köln (linksrheinisch)-Berlin vom 1. Dezember 1883,
b) für den Ost-Westdeutschen Verband vom 1. Mai 1883 und
c) für den Norddeutschen Verband vom 1. April 1883

nebst Nachträgen enthaltenen direkten Tarifsätze für den Eil- und Frachtgutverkehr zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Köln (linksrheinisch)** und der **Aachen-Jülicher** Eisenbahn einerseits und den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks **Berlin** andererseits ein neuer Tarif für den Güterverkehr zwischen den vorgenannten Stationen in Kraft, welcher neben geringen Frachterhöhungen zum Theil nicht unbedeutende Ermässigungen gegenüber den jetzigen Frachtsätzen enthält.

Die in dem genannten Tarife nachrichtlich enthaltenen Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Berlin (Anhalt-Dresdener Bahnhof), Berlin (Hamburger Bahnhof), Berlin (Lehrter Bahnhof), Berlin (Ostbahnhof), Berlin (Potsdamer Bahnhof), Breslau (Oberschlesischer Bahnhof), Breslau (Oderthor-Bahnhof), Lichtenberg-Friedrichsfelde, Posen und Wannsee, finden in den in Frage kommenden Staatsbahn-Güterverkehren vom 1. Juli d. J. ab statt der bisherigen Entfernungen bezw. Frachtsätze Anwendung.

Soweit sich die Frachten nach den zur Aufhebung gelangenden Tarifen niedriger stellen als nach dem neuen Tarife, bleiben erstere noch bis zum 15. August d. J. in Wirksamkeit.

Näheres ist bei den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu erfahren, daselbst auch der Tarif zum Preise von 2,25 ℳ käuflich zu haben.

Köln, den 27. Juni 1885. (1346)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion
(linksrheinische).

Mit Gültigkeit vom 25. Juni d. Js. ab gelangt für die Relation **Cham-Wiesenburg**

ein Frachtsatz des Ausnahmetarifs 1 c für Schleifholz im Betrage von 0,80 *M.* pro 100 kg im **Bayerisch - Sächsischen Güterverkehre** zur Einführung.

Dresden, am 23. Juni 1885. (1347)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen.
Freiherr von Biedermann.

Am 1. Juli cr. treten im **Ostsee-Verbande** direkte Tarifsätze für Wagenladungs-Transporte im Verkehr zwischen Lübeck, Station der Lübeck-Büchener und Eutin-Lübecker Eisenbahn einerseits und St. Margarethen Holst. Marschb. andererseits in Kraft. Nähere Auskunft geben die betheiligten Dienststellen.

Altona, den 18. Juni 1885. (1348)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der Verbands-Verwaltungen.

Die im **Oberschlesischen Kohlentarife** nach Stationen des Direktionsbezirks Berlin etc., gültig vom 15. November 1884, im Theil II (für Massentransporte) bestehenden Frachtsätze für Demmin finden vom 1. Juli cr. ab unter den gleichen Bedingungen auch für die Station Sternfeld Anwendung. Ferner werden vom gleichen Tage ab die Frachtsätze für Gültz und Treptow a. d. T. (für 40 000 kg-Sendungen) um 0,01 *M.* und die Sätze für Neddemmin, letztere unter Erhöhung des gleichzeitig aufzuliefernden Quantums von 30 000 auf mindestens 40 000 kg, um 0,07 *M.* pro 100 kg ermässigt. Die für Sternfeld und Neddemmin z. Zt. bestehenden Frachtsätze für 40 000 bezw. 30 000 kg-Sendungen treten am 15. August cr. ausser Kraft.

Breslau, den 21. Juni 1885. (1349)
Königliche Eisenbahn-Direktion.

Am 1. Juli d. Js. tritt im **Norddeutsch-Sächsischen Verbands - Güterverkehre** für die Beförderung von Schweissofen- und Puddelofen - Schlacken in Ladungen von mindestens 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen von Zwickau nach Station Peine des Eisenbahn-Direktionsbezirks Hannover ein Ausnahme-Frachtsatz von 0,71 *M.* pro 100 kg in Kraft.

Dresden, am 20. Juni 1885. (1350)
Königliche Generaldirektion der Sächsischen Staatseisenbahnen,
als geschäftsführende Verwaltung.

Staatsbahn-Güterverkehr zwischen Stationen der Eisenbahn - Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg. Am 1. Juli d. J. tritt für den Güterverkehr zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau einerseits und Stationen des Eisenbahn - Direktionsbezirks Magdeburg andererseits ein neuer Tarif in Kraft.

Gleichzeitig mit diesem Tarife gelangt ein zu demselben gehöriger Anhang, welcher Bestimmungen und direkte Frachtsätze für den Güterverkehr zwischen Stationen der Breslau-Warschauer Eisenbahn und des Eisenbahn-Direktionsbezirks Magdeburg, ferner zwischen Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Breslau und der Breslau-Warschauer Eisenbahn einerseits und Stationen der Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn andererseits enthält, zur Herausgabe.

Durch diesen Tarif und den zugehörigen Anhang, welche zum Theil ermässigte, theilweise aber auch erhöhte Frachtsätze enthalten, werden aufgehoben:

1. die im Tarife, Theil II, vom 1. Februar 1878 für den Posen-Halle-Schlesisch-Märkischen Verbands-Güterverkehr enthaltenen Frachtsätze zwischen Halle und der Station Baudach der Breslau-Schweidnitz-Freiburger Eisenbahn,
2. die im Gütertarife für den Stettin-Märkisch-Schlesischen Verband vom 1. März 1882 enthaltenen Frachtsätze zwischen Halle einerseits und den Stationen Koschmin, Krotoschin, Militsch und Zduny der Oels-Gnesener Eisenbahn, beziehungsweise den Stationen Bralin, Louisenhof, Poln. Wartenberg und Stradam der Breslau-Warschauer Eisenbahn andererseits,
3. der Staatsbahn - Gütertarif für den Verkehr zwischen den Stationen der Eisenbahn-Direktionsbezirke Breslau und Magdeburg vom 1. Januar 1882 nebst Nachträgen,
4. der Gütertarif für den Ostwestdeutschen Eisenbahnverband vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen, sowie der zugehörige Anhang von demselben Tage nebst Nachträgen, jedoch nur insoweit, als dieselben Bestimmungen und Tarifsätze für den Verkehr zwischen den in dem neuen Tarife und in dem neuen Anhange aufgeführten Stationen enthalten.

Die durch den neuen Gütertarif für die Station Vienenburg des Direktionsbezirks Magdeburg zur Einführung gelangenden anderweiten Frachtsätze treten von dem obenbezeichneten Tage ab auch für die gleichnamige Braunschweigische Station an Stelle der für letztere im Staatsbahn-Gütertarife Berlin etc.-Braunschweig vom 1. August 1882 und in den zugehörigen Nachträgen, sowie im Ostwestdeutschen Verbands - Gütertarife vom 1. Mai 1883 nebst Nachträgen enthaltenen Sätze in Kraft.

Soweit durch die Tarifsätze des obenbezeichneten neuen Tarifs und des zu demselben gehörigen Anhanges, bezw. durch die neuen Sätze für die Braunschweigische Station Vienenburg Erhöhungen gegen die bisherigen Sätze eintreten, bleiben letztere bis zum 9. August d. J. in Gültigkeit.

Exemplare des neuen Tarifs sind zum Preise von 1,40 *M.*, sowie Exemplare des neuen Anhanges zum Preise von 0,30 *M.* pro Stück von den Verbandsstationen käuflich zu beziehen.

Magdeburg, den 22. Juni 1885. (1351)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
Namens der übrigen betheiligten Verwaltungen.

Staatsbahnverkehr Magdeburg - Erfurt. Am 1. Juli d. J. treten die Nachträge IV zum Gütertarifheft 1 und 2 in Kraft.

Dieselben enthalten Aenderungen und Berichtigungen, neue Entfernungen für Ilversgehofen und abgeänderte Entfernungen für Gispersleben, Stationen der Nordhausen - Erfurter Eisenbahn, Entfernungen für Station Göschwitz der Saal-Eisenbahn mit Berlin (Lehrter und Potsdamer Bhf.) und Ausnahmetarifsätze für Erde etc. zwischen Bitterfeld und Berlin (Lehrter und Potsdamer Bhf.). Insoweit hiermit Erhöhungen der bisherigen Tarifsätze verbunden sind, treten dieselben erst mit dem 15. August d. J. in Kraft.

Nähere Auskunft ertheilen die Verbandsexpeditionen, woselbst auch Exemplare der Nachträge zu haben sind.

Erfurt, den 24. Juni 1885. (1352)
Königliche Eisenbahndirektion,
Namens der betheiligten Verwaltungen.

Sächsisch-Thüringischer Verbands-Güterverkehr. Zu dem vom 1. Juni 1884 ab gültigen Sächsisch - Thüringischen Verbands-Gütertarif, Heft 1, tritt mit dem 1. Juli d. J. der Nachtrag V in Kraft. Derselbe enthält neue Entfernungen bezw. Frachtsätze für die Stationen Pöllwitz und Moldau der Sächsischen Staatsbahn, sowie für Ilversgehofen der Nordhausen-Erfurter Eisenbahn, ferner die bereits im Instruktionswege eingeführten anderweiten bezw. neuen Frachtsätze des Ausnahmetarifs No. 3 für Eisenerze, Eisenstein etc. im Verkehr mit Station Zwickau.

Exemplare des Nachtrags sind vom 30. Juni d. J. ab bei den betheiligten Expeditionen zu haben.

Erfurt, den 24. Juni 1885. (1353)
Namens der betheiligten Verwaltungen:
Königliche Eisenbahn-Direktion,
als geschäftsführende Verwaltung.

Mit dem 1. Juli d. J. tritt zum Tarife für den **Lokal- und direkten Güterverkehr** zwischen den Stationen des Eisenbahn-Direktionsbezirks Erfurt und der Gotha-Ohrdrufer Eisenbahn, sowie der Nordhausen - Erfurter, Saal-, Weimar - Geraer, Werra-Eisenbahn (mit Einschluss von Wernshausen - Schmalkalden), Eisenberg-Crossener, Friedrichrodaer, Ilmenau-Grossbreitenbacher, Ruhlaer und Hohenebra-Ebeleber Eisenbahn **Nachtrag XVI** in Kraft.

Derselbe enthält:

I. Aenderung eines Stationsnamens.
II. Verlängerung der Gültigkeit der Bestimmungen über Beschränkung der Erhebung von Stättegeld.
III. Neue Sätze und Entfernungen für Ilversgehofen und abgeänderte Entfernungen für Elsterwerda.
IV. Aufnahme des Artikels Schlackensand in den Ausnahmetarif 19.

Nachtragsexemplare sind in den Güterexpeditionen der betheiligten Bahnen zu haben.

Erfurt, den 16. Juni 1885. (1354)
Königliche Eisenbahn-Direktion,
im Namen der betheiligten Eisenbahn-Verwaltungen.

Mit 1. Juli l. J. tritt der Nachtrag II zu Theil II Tarifheft X des **Ungarischen Eisenbahnverbandes**, gültig vom 1. April 1884, in Kraft, welcher direkte Sätze für Eil-und Frachtgüter im Verkehre zwischen Stationen der Kelenföld - Brucker Linie der Kön. Ung. Staatseisenbahnen einerseits und Stationen der Ung. Nordostbahn andererseits, sowie die Ergänzung der im Haupttarife enthaltenen Ausnahmetarife 3 und 4 enthält.

Exemplare dieses Nachtrages sind im Tarifbüreau der Kön. Ung. Staatseisenbahnen erhältlich.

Budapest, am 20. Juni 1885. (1355)
Die Direktion.

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Für Schwefelkies treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
Von Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz nach Aussig (Oe. N. W. B. u. Oe. U. St. E. G.)	0,081 *M.*
Von Dresden-Elbkai nach Aussig (Oe. N. W. B. u. Oe. U. St. E. G.)	0,301 „

Die Frachtsätze für Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz verstehen sich exklusive 5 *₰* Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 23. Juni 1885. (1356)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlags - Verkehr. Für Sämereien treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der

Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Brünn	2,07 M
Nach Dresden-Elbai von Brünn	2,42 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive 10 ₰ Schleppbahngebühr pro 100 kg.

Wien, am 23. Juni 1885. (1357)

K. K. priv. Oesterreichische Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Für Holz bis zu 6,3 m Länge treten 14 Tage nach erfolgter Publikation im „Centralblatt für Eisenbahnen und Dampfschifffahrt der Oesterr.-Ungar. Monarchie“ unter Berücksichtigung der in demselben enthaltenen speziellen Bedingungen folgende Frachtsätze pro 100 kg im Reklamationswege bis auf weiteres, längstens bis Ende laufenden Jahres in Kraft:

Nach Laube, resp. Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz	bei Aufgabe von 10 000 kg pro Frachtbrief und Wagen
von Mähr. Ostrau	1,24 M
Nach Dresden-Elbkai von Mähr. Ostrau	1,49 „

Die Frachtsätze für Laube, Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz und Aussig-Landungsplatz verstehen sich exklusive Schleppbahngebühr, welche bei Laube und Tetschen/Bodenbach-Landungsplatz 5 ₰, bei Aussig-Landungsplatz 9,5 ₰ pro 100 kg beträgt.

Wien, am 23. Juni 1885. (1358)

K. K. pr. Oesterr. Nordwestbahn. Elbeumschlagsverkehr. Die durch Vereins-Zeitung No. 2 vom 7. Januar cr. Seite 23, Post 58 für Raps, Reps und Rübsen bis Ende März 1885 in Gültigkeit gesetzte Refaktie tritt 14 Tage nach Erscheinen dieser Publikation unter den gleichen Bedingungen bis auf weiteres, längstens bis Ende 1885 wieder in Kraft.

Wien, den 20. Juni 1885. (1359)

III. Eisenbahn-Effektenverkehr.

Aachen-Jülicher Eisenbahn-Gesellschaft.

Bilanz per 31. Dezember 1884.

Aktiva	Mark
Bau-Konto	9 277 212,97
Vorarbeiten für projektirte neue Bahnstrecken	3 765,98
Grundstücke zu Rothe-Erde	27 547,49
Kiesförderungsanlage	18 178,14
Ziegeleianlage	17 032,15
Provisorische Gleiseanlage	11 780,93
Werthbestände an Materialien	171 582,37
Debitoren	431 853,77
Bei der Regierungs-Hauptkasse hinterlegte Grundentschädigungen	62 659,24
Effekten des Erneuerungsfonds	157 500,00
„ „ Reservefonds	30 000,00
„ der Pensionskasse	25,000,00
Kassenbestand	11 796,01
Total der Aktiva	10 245 909,05

Passiva		Mark
Stamm-Aktien	4 800 000,00 M	
Hiervon sind noch nicht begeben	1 849 800,00 „	2 950 200,00
Stamm-Prioritätsaktien		1 800 000,00
Prioritäts-Obligationen		3 600 000,00
Kreditoren:		
a) in Annuitäten zu tilgende Beschaffungskosten von Wagen	227 783,82 M	
b) Guthaben der Banken	248 292,09 „	
c) diverse Kreditoren	107 379,94 „	583 455,85
Rückständige Grundentschädigungen		82 689,32
Bestand des Erneuerungsfonds		392 756.67
„ „ Reservefonds		54 336,28
„ der Pensionskasse		56 541,08
„ „ Krankenkasse		192,99
Fonds zur Einlösung von verfallenen Zinskoupons und Dividendenscheinen		93 127,50
Diverse Kautionen und Depositen		23 380,25
Koursgewinn auf neue Aktien		3 475,50
Unterstützungs-Dispositionsfonds		4 900,42
Betriebs-Ueberschuss (laut Betriebs-Rechnung)		335 785,14
Conto pro Diversi (Uebertragsposten)		265 068,05
Total der Passiva		10 245 909,05

Betriebs-Rechnung pro 1884.

Einnahme	Mark
Vortrag aus dem Jahre 1883	8 522,93
Personen- und Gepäckverkehr	128 854,40
Güterverkehr	669 353,02
Miethe für Betriebsmittel	154 380,98
Vergütung für Anschlussgleise an Etablissements und Einnahmen des gemeinschaftlichen Bahnhofs Jülich	7 136,35
Erlös für verkaufte Materialien zu Gunsten des Erneuerungsfonds (cfr. Ausgabe)	41 278,64
Erlös für verkaufte sonstige Materialien	10 596,05
Pächte und Miethen	11 010,91
Zinsen	26 818,37
Verschiedene Einnahmen	3 205,75
Summa der Einnahme	1 061 157,40

Ausgabe	Mark	Mark
Betriebs- und Verwaltungskosten:		
a) Allgemeine Verwaltung	78 920,09	
b) Bahn-Verwaltung	54 212,77	
c) Transport-Verwaltung	256 356,84	389 489,70
Dotation des Reservefonds	—	9 277,21
Rücklagen in den Erneuerungsfonds:		
a) Rücklagen für verkaufte Materialien (cfr. Einnahme)	41 278,64	
b) Regulativmässige Rücklagen	75 721,35	116 999,99
Zinsen der Obligationen und Anleihen	—	209 605,36
Netto-Ueberschuss zur Zahlung:		
a) der Tantièmen	30 810,85	
b) der Eisenbahnsteuer	10 556,00	
c) von $5^1/_2$ pCt. Dividende an das ganze Aktienkapital	261 261,00	
d) zur Abschreibung auf Grundstücke Rothe-Erde	16 000,00	
e) zum Vortrag auf das Jahr 1885	17 157,29	335 785,14
Summa der Ausgabe		1 061 157,40

Der Aufsichtsrath der Gesellschaft besteht aus den Herren:

L. Honigmann, Bergrath in Höngen, Vorsitzender,
C. Hilt, Bergwerks-Direktor in Aachen, stellvertr. Vorsitzender,
Fr. Berndt, Hauptmann a. D. in Aachen,
A. Kirdorf, Hütten-Direktor in Rothe-Erde,
Ph. Mayer, Justizrath in Aachen,
C. H. Müller, Rentner in Aachen.

Die Dividende für die sämmtlichen Aktien ist pro 1884 auf $5^1/_2$ pCt. oder 33 M pro Aktie festgesetzt und kann bei unserer Hauptkasse hierselbst, dem Bankhause Deichmann & Cie. in Köln und bei der Deutschen Bank in Berlin vom 2. Juli d. J. ab erhoben werden.

An denselben Zahlstellen kommen auch die am 2. Juli cr. verfallenen Zinskoupons unserer Prioritäts-Obligationen zur Einlösung.

Aachen, den 20. Juni 1885. (1360)

Die Direktion.

Güterverkehr. (Fortsetzung.)

K. K. priv. Lemberg-Czernowitz-Jassy Eisenbahn-Gesellschaft. Reexpedition für Getreidesendungen im Lagerhause der Bukowinaer Boden-Credit-Anstalt in Suczawa im Rumänisch-Oesterr.- und Rumän.-Sächsischen Elbeumschlags-Verkehr. Vom 15. Juli l. J. angefangen geniessen jene Transporte von Getreide etc., welche im Lagerhause der Bukowinaer Boden-Credit-Anstalt in Suczawa zur Einlagerung bezw. zur Reexpedition gelangen, die Begünstigung der direkten Frachtsätze der Getreide-Uebernahmetarife im Rumän.-Oesterr.- und im Rumän.-Sächsischen Elbeumschlags-Verkehr vom 20. September 1883.

Die Reexpeditionsfrist wird für das Lagerhaus der Bukowinaer Boden-Credit-Anstalt in Suczawa mit 6 Monaten fixirt.

Die Anwendung der direkten Taxen erfolgt vorläufig im Rückvergütungswege gegen Vorlage der Originalfrachtbriefe bis Suczawa und der Original-Aufnahmescheine über den Weiterversand ab dort, welche Dokumente in Bezug auf Anzahl, Gattung und Gewicht der Sendung vollkommen übereinstimmen müssen.

Eine besondere Gebühr für die Reexpedition wird nicht berechnet.

Im übrigen gelten die in den vorbezeichneten Uebernahmetarifen enthaltenen allgemeinen Reexpeditions-Bestimmungen.

Wien, am 20. Juni 1885. (1361)

Der Verwaltungsrath.

K. K. priv. Südnorddeutsche Verbindungsbahn. Mit 8. Juli l. J. treten die Nachträge I zu den Heften 1 und 2 des Norddeutsch-Sächsischen Verbandtarifes in Kraft und enthalten dieselben nebst Abänderungen der „Besonderen Bestimmungen“ anderweite Frachtsätze für den Verkehr mit Reichenberg Südnorddeutsche Verbindungsbahn, sowie einigen Sächsischen Stationen.

Exemplare dieser Nachträge erliegen bei der unterzeichneten Direktion und in der Station Reichenberg zur Einsicht bereit.

Wien, am 20. Juni 1885. (1362)

Die Direktion.

Eisenbahn-Effektenverkehr (Fortsetzung).

Am 1. Juli d. J. beginnt die Ausreichung neuer Zinsscheinbogen zu den 4½ pCt. Schleswigschen Prioritäts-Obligationen.

Zur Erlangung dieser Zinsscheinbogen sind die Talons der letzten Zinsscheinbogen zu den genannten Obligationen mit einem arithmetisch geordneten Verzeichnisse nach bestimmtem Formulare einzureichen.

Unsere Hauptkasse in Altona und unsere Betriebskassen in Berlin, Hamburg, Kiel und Flensburg werden die Talons und Verzeichnisse, vom gedachten Tage ab, an jedem Wochentage von 9 Uhr Vorm. bis 1 Uhr Nachmittags entgegennehmen, und wird erstere thunlichst sofort die neuen Zinsscheinbogen ausreichen. Die Betriebskassen geben jedesmal und die Hauptkasse in den Fällen, wenn die sofortige Ausreichung nicht thunlich ist, dem Einreicher über den Empfang der Talons ein schriftliches Anerkenntniss.

Formulare zu den einzureichenden Verzeichnissen werden vom 30. d. M. ab bei den Ausgabestellen kostenfrei verabfolgt.

Altona, den 21. Juni 1885. (1363)

Königliche Eisenbahndirektion.

IV. Submissionen.

Die Lieferung von:

1. 2 dreiachsigen Normal-Tender-Lokomotiven für Nebenbahnen à 5 tons Raddruck nebst Reservetheilen,
2. 4 kombinirten Post- und Gepäckwagen von 4,5 m Radstand

soll vergeben werden.

Bedingungen können zu je 2 ℳ ad 1 und 2 von dem maschinentechnischen Büreau bezogen werden.

Anerbieten sind bis zum 6. Juli cr. mit der Aufschrift „Verding von Lokomotiven bezw. Wagen“ portofrei an unser maschinentechnisches Büreau, Domhof 48, hier einzureichen, deren Eröffnung am 7. Juli cr. Vormittags 11 Uhr in dem genannten Büreau erfolgt.

Köln, den 18. Juni 1885. (1364)

Königliche Eisenbahn-Direktion (rechtsrheinische).

V. Verkauf von Altmaterialien.

Oldenburgische Staatseisenbahnen. Die auf dem Bahnhofe Oldenburg lagernden Werkstatts- und Betriebs-Materialienabfälle, als: Schmiedeeisen; Eisenblech einschliesslich Abfälle von Heizröhren; Gusseisen (alte Maschinentheile, alte Roststäbe); Radreifen, fluss- und puddelstählerne; Dreh- und Hobelspähne von Schmiedeeisen und Stahl; desgleichen von Gusseisen; Federstahl von Trag- und Spiralfedern, auch Schrott; Glasscherben; Plomben, alte; Kupfer von Lokomotiv-Feuerbüchsen; äussere Feuerbüchsen und Langkessel (Gussstahl); Hartgussräder, alte; Flussstahl von Werkzeugen; Telegraphenrequisiten, alte; Schienenabfälle etc. sollen an den Meistbietenden verkauft werden.

Reflektanten wollen das Materialienverzeichniss nebst den Verkaufsbedingungen von unserem Revisionsbüreau hierselbst gegen portofreie Einsendung von 50 ₰ beziehen und die Kaufserbietungen bis zum 27. d. Mts. an die unterzeichnete Eisenbahndirektion einsenden.

Oldenburg, 1885 Juni 17. (1365)

Eisenbahndirektion.

Verlegt und herausgegeben von dem Verein Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. jur. Wilh. Koch zu Berlin W. (Redactionsbureau: Magdeburgerstrasse 22.) — Expedition der Zeitung des Vereins Deutsche Eisenbahn-Verwaltungen: Berlin SW., Bahnhofstrasse 3. — Druck von H. S. Hermann in Berlin SW., Beuthstrasse 8.


CoLibrì
COVER SYSTEM ®
Made in Italy


UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 082151744